SKRZYDŁA I MOTOR



19 (255) ROK VI
6 – 12 MAJA 1951
CENA 60 gr

LOTNICY W DNI OŚWIATY, KSIĄŻKI I PRASY

W dniach od 3 do 15 maja br. odbywają się w całym kraju Dni Oświaty, Książki i Prasy. W ramach Dni zorganizowana będzie w miastach masowa sprzedaż książek na kiermaszach; na wieś wyruszą specjalne ekipy oświatowe, a w wielu miejscowościach odbędzie się uroczyste zakończenie kursów początkowego nauczania.

Dni Oświaty, Książki i Prasy pokażą społeczeństwu, jak potężnie rozwinęła się w Polsce dzięki opiece Rządu Ludowego oświata, jak szybko i bez reszty likwidujemy smutne pozostałości haniebnych rządów kapitalistycznych: ciemnotę, analfabetyzm, zacofanie. Rokrocznie ukazują się w naszym kraju wielomilionowe nakłady książek, które dzięki swym przystępnym cenom trafiają dosłownie wszędzie: do klubów fabrycznych, do świetlic młodzieżowych, na uniwersytety, do mieszkań robotników i członków spółdzielni produkcyjnych.

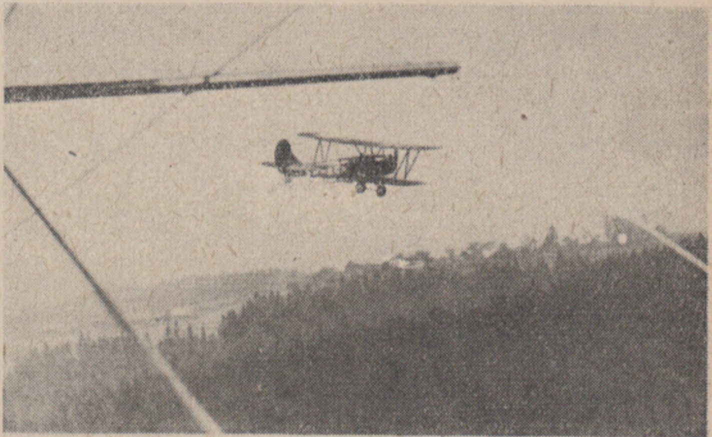
Również i polskie lotnictwo sportowe posiada swoją prasę. Dzięki pomocy Ludowego Państwa ukazuje się jedyny na świecie tygodnik lotniczy — „Skrzydła i Motor" oraz miesięcznik „Skrzydlata Polska". Biblioteka lotnicza liczy już kilkadziesiąt pozycji, a Zarząd Główny Ligi Lotniczej prowadzi zakrojoną na szeroką skalę kampanię wydawniczą, której realizacja przysporzy nam już w najbliższym czasie wiele nowych wydawnictw z zakresu lotnictwa.

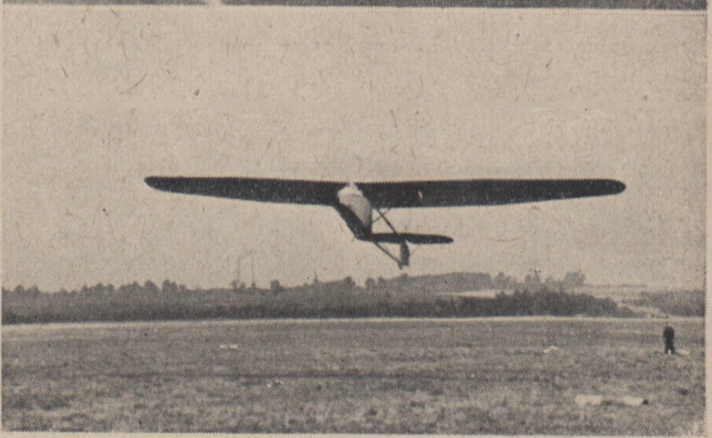
Prasa lotnicza — to potężny oręż w walce o budowę socjalistycznych skrzydeł Polski Ludowej. Krytykuje ona i piętnuje bumelanctwo i nieodpowiedzialny stosunek do pracy, przynosi materiały szkoleniowe i pomocnicze.

Ważną rzeczą jest umiejętne korzystanie z tych materiałów. Teraz, po rozpoczęciu sezonu w klubach, przed pilotami staje zadanie wygłaszania prelekcji na przelotach. Każde przygodne lądowanie w terenie musi być wykorzystane. Dobrze wygłoszona prelekcja, która zainteresuje słuchaczy i wywoła dyskusję — to dobrze spełniony obowiązek wobec naszego lotnictwa.

Przed przelotem należy dokładnie zapoznać się z tematem któremu ma być poświęcona prelekcja. Najlepiej wynotować sobie na kartce zagadnienia, które pragniesz poruszyć, należy jednak unikać czytania całego tekstu z kartki. Trzeba mówić o lotnictwie prosto, przystępnie i szczerze, trzeba umiejętnie wiązać tematykę lotniczą z ogólnopolityczną. Szczególną uwagę należy zwracać na udzielanie obszernych i bardzo wyczerpujących informacji o szkoleniu lotniczym dla młodzieży. Zarówno treść, jak i sposób wygłaszania prelekcji powinny mobilizować słuchaczy do zorganizowania masowej pracy lotniczej i wzbudzać ich zamiłowanie do lotnictwa.





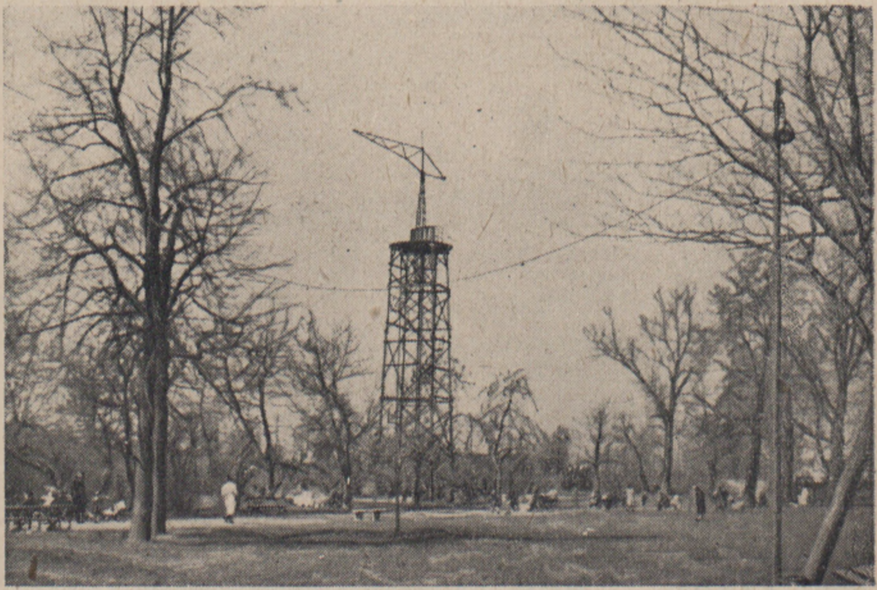


Piloci silnikowi Ligi Lotniczej rozpoczęli sezon wielką akcją opylania terenów zalesionych, które zagrożone były zniszczeniem przez barczatkę - sosnówkę (na zdjęciu pierwszym z prawej). Piloci szybowcowi rozpoczęli regularne treningi przygotowując się do jeszcze lepszych wyczynów, a specjalnie do lotów docelowych, docelowo - powrotnych i „trójkątów". (Zdjęcie z prawej).

Foto: WAF (2)

Szeroko rozwinięta przez Ligę Lotniczą akcja budowy wież spadochronowych obejmuje wszystkie okręgi LL. Na zdjęciu poniżej, wieża spadochronowa w Parku Praskim w Warszawie w pierwszym stadium odbudowy. Na 1 maja wieża została oddana do użytku i udostępniona szerokim rzeszom młodzieży szkolącej się w sporcie spadochronowym.

Foto: LL



LIST MARSZAŁKA POLSKI KONSTANTEGO ROKOSSOWSKIEGO DO ZARZĄDU OKRĘGU WOJEWÓDZKIEGO LIGI LOTNICZEJ W SZCZECINIE

W związku z życzeniami przesłanymi Marszałkowi Polski Konstantemu Rokossowskiemu z okazji 6 rocznicy wyzwolenia Szczecina, Zarząd Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Szczecinie otrzymał w odpowiedzi list następującej treści:

ZARZĄD OKRĘGU WOJEWÓDZKIEGO LIGI LOTNICZEJ SZCZECIN

Serdecznie dziękuję Wam za nadesłane pozdrowienia z okazji 6-tej rocznicy wyzwolenia miasta Szczecina z rąk hitlerowskich okupantów przez bohaterską Armię Radziecką i Odrodzone Wojsko Polskie.

Równocześnie korzystając z okazji pragnę życzyć Wam jak najlepszych osiągnięć w stałym podnoszeniu poziomu wyszkolenia kadr lotniczych wzorując się na najpotężniejszym lotnictwie na świecie — lotnictwie Związku Radzieckiego.

Przez swoją codzienną pracę w dziedzinie wychowania i szkolenia kadr lotniczych przyczyniacie się do budowy silnego i nowoczesnego lotnictwa, które wzmocni potęgę obronną naszej Ludowej Ojczyzny, a tym samym wzmocni siły obozu pokoju na czele którego kroczy Wielki Związek Radziecki.

Minister Obrony Narodowej

(—) KONSTANTY ROKOSSOWSKI

Marszałek Polski

PIERWSZE BRYGADY PRODUKCYJNE LIGI LOTNICZEJ W HUCIE „FLORIAN"

Drzwi, okna, klamki już „gotowe"... jeszcze wyrównać podłogę. Byle prędzej, chłopcy, szkoda każdej chwili...

Niezwykłe tempo przybrały roboty remontowe lokalu przeznaczonego na modelarnię lotniczą i Ośrodek Propagandowy, zakładany przez członków Koła Ligi Lotniczej przy hucie „Florian" w Świętochłowicach.

Jest się czym pochwalić! Koło LL huty „Florian" od dawna nosiło się z zamiarem założenia własnej modelarni lotniczej. Niestety! Sprawa rozbijała się o brak lokalu! Ostatnio Miejska Rada Narodowa przydzieliła dla modelarni 2-pokojowy lokal przy ul. Armii Czerwonej. Lokal ten wymaga gruntownego remontu.

Nie zraziło to członków Koła, w godzinach wolnych od pracy, przy pomocy Podstawowej Organizacji Partyjnej i Rady Zakładowej huty „Florian" zaczęli remontować „swój lokal". Dzięki wysiłkowi wszystkich członków, 29 marca nastąpiło uroczyste otwarcie Ośrodka. Duże zasługi położyli tu główni „budowniczowie" ob. ob. Krawczyk, Szułas i Morys.

A jak z umeblowaniem? — pytamy prezesa Koła Ligi Lotniczej przy hucie „Florian" — głównego organizatora Ośrodka, tow. Puzonia.

— Kompletne umeblowanie modelarni przydzielił nam Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej w Katowicach. Nasi chłopcy tak się spieszą z remontem, gdyż chcą jak najszybciej umeblować lokal.



Koło Ligi Lotniczej przy hucie „Florian" ma już poważne osiągnięcia, którymi może się poszczycić przed innymi Kołami, mianowicie:

31 marca bieżącego roku utworzono w Kole LL dwie brygady produkcyjne:

1) 12-osobową brygadę kreślarzy im. Czkałowa w Biurze Elektrycznym.

2) 6-osobową brygadę remontową im. Mendelejewa w Koksowni.

Są to pierwsze brygady produkcyjne w Polsce utworzone przez członków Ligi Lotniczej. Rzuciły one hasło do wszystkich członków Ligi Lotniczej w kraju o zakładanie brygad produkcyjnych na swoich zakładach pracy.

Ponad to w odpowiedzi na apel członków Ligi Lotniczej w Sosnowcu, budujących wieżę spadochronową, członkowie Koła Ligi Lotniczej huty „Florian" przystąpią w najbliższym czasie do budowy wieży w Świętochłowicach. Wieża będzie budowana z wygospodarowanego materiału, ofiarowanego przez poszczególne huty katowickie.

CZYN PIERWSZOMAJOWY WYKONANY PRZED TERMINEM

OPYLONO 4 127 ha LASÓW
ROZSIANO 123 TONY „AZOTOXU"

Jak już podawaliśmy, 16 kwietnia br. piloci Ligi Lotniczej przystąpili w rejonie Kolna w województwie białostockim do akcji zwalczania szkodników leśnych tzw. barczatki-sosnówki. Ukończenie akcji przez rozpylanie z samolotów proszku owadobójczego „azotox" przewidziane było 2 maja br. Z okazji święta pracy — 1 Maja piloci LL podjęli zobowiązanie szybszego wykonania zaplanowanych prac.

Według otrzymanego meldunku akcja powyższa została wykonana już w dniu 29 kwietnia br. tj. na trzy dni przed terminem. Ogółem piloci LL rozpylili 123 tony proszku owadobójczego na 4 127 ha lasów. W pracy tej szczególnie wyróżnili się mechanicy: Kurkowski Gerard z Gdańska i Skóra Zygmunt z Warszawy oraz piloci: Baczyński Józef z Wrocławia, Gudel Romuald z Warszawy i Andrzejewski Józef.

Według opinii rzeczoznawców z Ministerstwa Leśnictwa akcja zwalczania barczatki sosnówki przy pomocy rozpylania z samolotów proszku owadobójczego okazała się w pełni skuteczna.

LOTNICZE ZOBOWIĄZANIA

Szeroką falą ze wszystkich stron kraju napływały meldunki o zobowiązaniach pierwszomajowych, podejmowanych dla uczczenia Święta Pracy przez ludzi naszego ludowego lotnictwa.

Każdy swoją wytężoną pracą pragnie przyczynić się do przedterminowego wykonania lotniczej sześciolatki, do zwycięskiej realizacji planu, wzmocnienia siły naszego lotnictwa.

Młodzież lotnicza na swoim lotniczym odcinku nie pozostaje w tyle. Jest tam, gdzie wre twórcza praca i toczy się walka o socjalizm, buduje lepszy świat i walczy o trwały pokój.

Poniżej podajemy dalszy ciąg zobowiązań, które w międzyczasie wpłynęły do redakcji.

* * *

Na zebraniu produkcyjnym Podstawowej Organizacji Partyjnej przy Pomorskim Aeroklubie Ligi Lotniczej członkowie ALL, chcąc przyczynić się do wzmocnienia narodowego frontu walki o pokój i Plan Sześcioletni, pragnąc zaoszczędzić pieniądze potrzebne na uzupełnienie sprzętu i pomocy naukowych, postanowili wykonać w ramach zobowiązań pierwszomajowych następujące pomoce naukowe i sprzęt pomocniczy konieczny na lotnisku:

1) oprawić wszystkie pomoce naukowe; 2) oprawić mapy lotnicze; 3) wykonać przekroje przyrządów pokładowych, tablicę poglądową do ślepego pilotażu, wózek startowy (do przyborów startowych i spadochronów), wózek benzynowy do tankowania benzyny dla samolotów.

* * *



Na odprawie kierowników modelarni Okręgu Łódzkiego LL zebrani podjęli następujące zobowiązania pierwszomajowe:

Kol. Krawczyk z modelarni szkolnej w Łodzi do dnia 1 maja br. zobowiązał się urządzić na terenie szkoły Kącik Ligi Lotniczej.

Kol. Kops, kierownik modelarni oddziałowej w Kutnie zobowiązał się wykonać przy współudziale modelarzy trzy gablotki propagandowe i umieścić je w najruchliwszych punktach miasta.

* * *

Modelarnia przy MDK w Łodzi zobowiązała się zorganizować wystawę modelarską, otwierając ją w dniu 1 maja br. Poprzez pracę kolektywną członkowie modelarni zobowiązują się podnieść poziom wyszkolenia modelarskiego.

* * *

Członkowie modelarni LL z Belechatowa zobowiązali się zwerbować 10 prenumeratorów SiM-u oraz urządzić Kącik Ligi Lotniczej na terenie miasta.

* * *

Modelarze z modelarni wiejskiej w Borowej Górze zobowiązali się uprzątnąć kamienie z terenu lądowiska.

Kierownik modelarni w Borowej Górze, ob. Stefan Bereska, podjął indywidualne zobowiązanie: do dnia 1 maja br. naprawić piłę tarczową i naciąć listewek do budowy modeli o wymiarach, jakich brak jest w OSMM.

* * *

Celem godnego uczczenia Międzynarodowego Święta Pracy, modelarze Państwowego Liceum Lotniczego w Bielsku zobowiązują się wykonać do dnia 30 lipca br. 5 modeli redukcyjnych dla świetlic wojskowych.

* * *

Kol. Ireneusz Ociepa wykona model redukcyjny z drzewa i metalu.

Ramię w ramię, złączeni wspólnym wysiłkiem twórczej pracy realizujemy stawiane przed nami zadania, walczymy o lepszy świat, o socjalistyczną ojczyznę.

(W)

W WALCE O LASY

Mieszkańcy wsi Kuzie w woj. białostockim żyją od kilku dni w niebywałym podnieceniu. Nawet najstarsi ludzie we wsi nie pamiętają takiego ruchu. Warkot samolotów, samochodów, nie ustaje cały dzień.

Nic dziwnego. Wieś ich stała się główną bazą operacyjną w walce ze szkodnikiem leśnym — barczatką.

Barczatka rozprzestrzeniła się w okolicznych lasach tak, że w walce z nią nie wystarczały spryskiwacze na ziemi. W ubiegłym roku w ten sposób prowadzona walka nie dała dostatecznych rezultatów.

W tym roku do akcji wprowadzono samoloty. Samoloty używane do opylania lasów są specjalnie przystosowane do tych celów. W kadłubie zabudowane są zbiorniki na proszek owadobójczy, a pod kadłubem istnieje wylot otwierany lub zamykany z kabiny pilota. Proszek ze zbiornika sypie się do specjalnej dyszy, gdzie zostaje natychmiast rozpylony, tworząc za samolotem gęstą smugę — chmurę trującego pyłu.

Loty opylające odbywają się na małych wysokościach i w specjalnych warunkach meteorologicznych (przy bezwietrznej pogodzie i bez prądów wznoszących). W takich warunkach smugi układają się równo w lesie.

Zadaniem pilotów jest układać smugi jedna obok drugiej bez żadnych przerw. W ten sposób obszar opanowany przez szkodnika zostaje zapylony.

Trucizna działa na barczatkę metodą kontaktową, tzn., że co najmniej jeden pyłek trucizny musi spaść na gąsienicę, ażeby ją porazić i zniszczyć. Dokładne opylenie terenu jest więc warunkiem skutecznej walki ze szkodnikiem.

Już na kilka tygodni przed rozpoczęciem akcji napełniły się magazyny workami z tą trucizną.

A trzeba jej niemało. Mają więc pełne ręce roboty piloci i personel techniczny. Warkot samolotów budzi okoliczną ludność od świtu, a nie daje spać do zmroku.

Lotom przypatrują się tłumy mieszkańców (szczególnie młodzieży). Wielu z nich widzi samoloty z bliska po raz pierwszy. Mają na co patrzeć!

Opylane obiekty leśne znajdują się niedaleko lądowiska tak, że w czasie lotów na lądowisku stale jest duży ruch. Jedna maszyna startuje, druga ląduje, do trzeciej ładują proszek, a jeszcze inna kołuje na start! Przeciętne wyloty na teren opylania trwają od 7 do 20 min., tak iż personel naziemny stale ma zajęcie. Piloci starają się jak mogą i skracają czas dolotu i powrotu do minimum.

Personel naziemny uwija się jak może, jednak piloci są szybsi. Toteż pod koniec lotów niejeden „ładowacz" załamuje się i żali: „Panowie piloci, nie tak prędko bo my już nie możemy!" Ale akcja jest terminowa i czasu przedłużać nie wolno.

Największą bolączką całej ekipy jest to, że dużo czasu nie wykorzystuje się ze względu na pogodę. W czasie opylania nie może być silnego wiatru, ani też ruchów pionowych powietrza.

Z tego względu w ciągu dnia akcji opylania nie prowadzi się. Jak na złość wiatr często nawet rankiem czy wieczorami jest silniejszy niż 3 m/sek.

Mimo tych przeszkód w ciągu kilku dni zrzucono około 20 000 kg proszku.

Skutki walki ze szkodnikiem są już widoczne. Pod niektórymi drzewami znaleziono ponad 700 martwych gąsienic. A jest to dopiero początek, gdyż trucizna działa dopiero po kilku dniach.

Walka trwa nadal, a o jej skutkach będziemy stale informować naszych czytelników.

ROMUALD GUDEL

SŁOŃCE ZE WSCHODU

Armia Czerwona zajęła już Berlin i w gazetach ukazały się wspaniałe fotografie: radzieckie flagi powiewają nad Reichstagiem i Bramą Brandenburską. Lecz wojna trwała w dalszym ciągu, hitlerowcy wciąż jeszcze stawiali zacięty opór.

Rankiem 8 maja 1945 roku radio, jak zwykle, nadawało komunikat wojenny, w którym podawano, że wojska radzieckie, pokonując opór wroga, zajęły kilka miast i większych węzłów kolejowych na terytorium Niemiec.

Tego samego ranka, 8 maja, wielki samolot pasażerski wystartował z centralnego moskiewskiego lotniska i poleciał w kierunku Berlina.

Na pokładzie samolotu znajdowali się pracownicy Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Samolot prowadził Aleksiej Iwanow Iwanowicz Siemienkow wraz z drugim pilotem Tajbetowym.

Po drodze samolot zniżył się nad pewnym lotniskiem wojskowym i zatoczył krąg. Był to umówiony sygnał. Dziewięć myśliwców, jeden za drugim, wzniosły się z lotniska. Umieściły się z boków, z góry i z tyłu wielkiego samolotu. Wojna jeszcze trwała i konieczna była osłona.

Ale lot odbywał się spokojnie. Ani jedno działo przeciwlotnicze nie wystrzeliło, nie ukazał się ani jeden myśliwiec nieprzyjacielski.

Siemienkow dawno już nie latał w takich spokojnych warunkach. W latach wojny przyzwyczaił się do niebezpieczeństwa, do lotów nocnych, w czasie deszczu i mgły. A teraz jakoś niewyraźnie czuł się lecąc spokojnie podczas jasnego dnia, w promieniach wiosennego słońca.

Ziemia była dobrze widoczna. Oto w dole Białoruś. Dużo razy leciał tutaj nocą do partyzantów lądując na maleńkich, błotnistych, leśnych polankach... Z bólem w sercu oglądał Siemienkow spalone wsie, zniszczone miasta. Wszędzie widoczne były ślady strasznej wojny.

O trzeciej godzinie popołudniu samolot przyleciał do Berlina.

Z wielkiej oszklonej kabiny całe miasto widać było jak na dłoni. Centrum było całkowicie zrujnowane. Z budynków pozostały jedynie góry gruzu i sterczące pojedyncze ściany. Ulice zawalone były cegłą i żelastwem. Park Tiergarten osmolony i strasznie przerzedzony. W wielu miejscach Berlin jeszcze się palił, a dym tych pożarów zasnuwał całe miasto.

Radziecki samolot pasażerski wylądował na lotnisku w Tempelhofie. Oczekiwano go już tutaj: uroczyście ustawiła się warta honorowa. Przy dźwiękach orkiestry pasażerowie wysiedli, a samolot skromnie odkołował na postój, oddalony prawie o kilometr od miejsca spotkania.

Po pewnym czasie Siemienkow zauważył, że na lotnisko przyleciały amerykańskie „latające fortece“ którym również towarzyszyły myśliwce. Znów słychać było dźwięki orkiestry. Co się stało? Co szykuje się w Berlinie? Siemienkow i Tajbetow gubili się w domysłach.

Nie było kogo zapytać. Załodze polecono oczekiwać i nigdzie nie oddalać się od samolotów. Do samego wieczora nie przyszły żadne rozkazy i piloci zdrzemnęli się w samolocie.

Rankiem, gdy było jeszcze zupełnie ciemno, zbudził ich sygnał samochodu. Siemienkow wyszedł z kabiny. Podszedł do niego pułkownik lotnictwa i powiedział:

— Dowództwo rozkazuje wam natychmiast polecieć do Moskwy. Weźmiecie na pokład dwóch pasażerów — korespondentów. Mają oni dokumenty o kapitulacji hitlerowskiej armii i fotografie dla moskiewskich pism. Gratuluję wam z okazji zakończenia wojny! Spieszcie się! Musicie zdążyć do Moskwy przed wydaniem dzisiejszych gazet. — Obejrzawszy się pułkownik zawołał: — Towarzysze, siadajcie!... Szczęśliwej drogi — powiedział na pożegnanie.

Samolot uniósł się w powietrze i poszybował na wysokości dwóch tysięcy metrów.

Zaczynało świtać. Na jasnym bezchmurnym niebie stopniowo gasły gwiazdy; budził się piękny słoneczny dzień. W słuchawkach dał się słyszeć znajomy sygnał radiowy:

„Sziroka strana moja radnaja...“

A potem Siemienkow i Tajbetow usłyszeli uroczysty głos speakera:

„Rozkaz Wodza Naczelnego do wojsk Armii Czerwonej i Floty Wojennej.

DEPESZA ZGLL DO WSZECHZWIĄZKOWEGO KOMITETU DOSAW

Z okazji Międzynarodowego Święta Ludzi Pracy — 1 Maja Zarząd Główny Ligi Lotniczej przesłał do Wszechzwiązkowego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem DOSAW telegram następującej treści:

Wszechzwiązkowe Towarzystwo Współpracy z Lotnictwem
DOSAW
MOSKWA — TUSZYNO

Polscy piloci sportowi, szybownicy, spadochroniarze i modelarze z okazji Międzynarodowego Święta Ludzi Pracy — 1 Maja ślą gorące pozdrowienia dla wszystkich radzieckich sportowców lotniczych.

Niechaj umacnia się nierozerwalna przyjaźń radzieckich i polskich pilotów sportowych w wspólnej walce o pokój i postęp!

ZARZĄD GŁÓWNY LIGI LOTNICZEJ

8-go maja 1945 roku w Berlinie przedstawiciele niemieckiego naczelnego dowództwa podpisali akt o bezwzględnej kapitulacji sił zbrojnych.

Wielka Wojna Narodowa w Obronie Ojczyzny, którą prowadził naród radziecki z niemiecko - faszystowskimi zaborcami — została zwycięsko zakończona. Niemcy są całkowicie rozgromione“.

Na wschodzie, coraz bardziej rozpalała się łuna. Potem powoli zaczęło ukazywać się słońce, wielkie, czyste, jasne. Było ono olbrzymich rozmiarów. Z ziemi nigdy się takiego nie zobaczy.

Słońce ze wschodu! Szło ono stamtąd, niosąc światło i radość. Nad pokrytą jeszcze mrokiem ziemią samolot leciał oświetlony słońcem. Stopniowo, równą potężną smugą, światło napływało i na ziemię, gdzie przed chwilą dopiero skończyła się wojna.

Wiele rzeczy w życiu zapomina się, ale tego ranka dnia 9 maja, zwycięskich słów wielkiego wodza i tego czystego słońca ze wschodu Siemienkow i Tajbetow nie zapomną nigdy.

przełożył:
ROMAN FRENKEL





ZJAZD INŻYNIERÓW AEROKLUBÓW DOSAW

W Moskwie odbył się zjazd inżynierów aeroklubów DOSAW. Uczestnicy zjazdu wysłuchali referatu naczelnego inżyniera CK DOSAW Kunickiego o wynikach pracy służby inżynieryjno-lotniczej i o zadaniach w nowym roku szkolnym. Po referacie wywiązała się ożywiona dyskusja. Inżynierowie aeroklubów Capcura (Stawropol), Tarachtunow (Moskwa), Samygin (Czeboksary), Tarasow (Sumy) i inni podzielili się z zebranymi doświadczeniami z przygotowywania sprzętu lotniczego do lotów szkoleniowych.

Inżynierowie aeroklubów zaznajomili się z nowymi modelami i prototypami samolotów i silników. Wykładowca moskiewskiego instytutu lotniczego, kandydat nauk technicznych Sokołow, wygłosił okolicznościowy odczyt o silnikach odrzutowych.

Na zakończenie zjazdu wystąpił wice-przewodniczący CK DOSAW Wołkow, który przedstawił zadania inżynieryjno - technicznych pracowników aeroklubów w dziedzinie szkolenia specjalistów lotniczych w bieżącym roku szkolnym.

(Rof)

Z DOŚWIADCZEŃ INSTRUKTORA DOSAW

Już od roku pracuję jako instruktor Jegarskiego rejonowego komitetu DOSAW. Jeszcze nie tak dawno w naszym rejonie było zaledwie kilka organizacji podstawowych, dlatego też powiększenie ich liczby stało się ważnym zadaniem.

W fabrykach, instytucjach i szkołach dzięki pomocy Partii i Komsomołu w krótkim czasie zorganizowałem kilka nowych kół. Następnie pojechałem do Kołchozów i tam również pomogłem w stworzeniu dwóch kół DOSAW. Rejonowy komitet DOSAW, spełniając życzenie młodzieży rejonu, udostępnił jej szkolenie lotnicze — organizuje kursy szybowcowe, silnikowe i spadochroniarskie.

Swoją pracę każdy z nas instruktorów zobowiązany jest rozplanować w ten sposób, aby jak najwięcej czasu poświęcić pracy z kołami. Mój dzień pracy przedstawia się następująco: od rana do 2—3 po południu znajduję się w jednym z kół. Tam wyjaśniam wszystko to, co interesuje przewodniczącego komitetu, zapoznaję się z planami, ustalam, gdzie i na jakie tematy powinny się w najbliższym czasie odbyć pogadanki i jeśli trzeba, pomagam aktywistom w ich pracy nad referatami i wykładami. Następnie razem z przewodniczącym DOSAW idę do sekretarza komitetu partyjnego, gdzie porozumiewamy się co do ważniejszych zagadnień w pracy koła. Wieczorem wracam do komitetu partyjnego i razem z przewodniczącym tow. Ławrininym podsumowujemy wyniki dnia.

Do podstawowych obowiązków instruktora rejonowego należy częste wygłaszanie referatów i pogadanek dla członków stowarzyszenia i ludności. O tym nie należy nigdy zapominać. Ja na przykład w tym roku wygłosiłem 16 pogadanek i 6 referatów. Taka praca jest dla instruktora nieodzowna, ponieważ rozszerza krąg jego zainteresowań i pozwala mu na bliższe zapoznanie się z pracą podstawowych organizacji DOSAW.

I. Jermałajew

Z PRACY DOSAW

Dobrze pracują organizacje DOSAW-u w powiecie podolskim (Ukraina), umacniając i rozszerzając szeregi pilotów - sportowców. Chcąc osiągnąć jak najlepsze wyniki w pracy szkoleniowej, wiele organizacji podejmuje socjalistyczne zobowiązania.

Koło DOSAW przy spółdzielni „Mechanik" zobowiązało się wykonać z nadwyżką plan szkolenia specjalistów lotniczych.

Ostatnio w powiecie założono 15 nowych kół DOSAW-u.

Komitet powiatowy DOSAW-u przeprowadza obecnie przegląd kącików lotniczych. Osiągnięcia i doświadczenia najlepszych z nich będą popularyzowane we wszystkich organizacjach DOSAW-u w powiecie.

(Rof)

KOMSOMOLCY NAJLEPSI

Na komsomolskiej konferencji w jednej z formacji lotniczych najlepszym lotnikom wręczone zostały listy pochwalne CK Komsomołu republiki. Za wysoki poziom wyszkolenia bojowego i politycznego, wzorową dyscyplinę oraz za aktywną działalność społeczną listami pochwalnymi odznaczeni zostali: oficer E. Bielikow podoficer N. Tiemnosogatyj, sierżanci N. Starienok, Ł. Ozirskiej, szeregowy G. Sziszkow, N. Szubnyj i inni.

Wręczając listy pochwalne sekretarz KC Komsomołu republiki złożył lotnikom gratulacje i życzył nowych sukcesów w pracy i nauce.

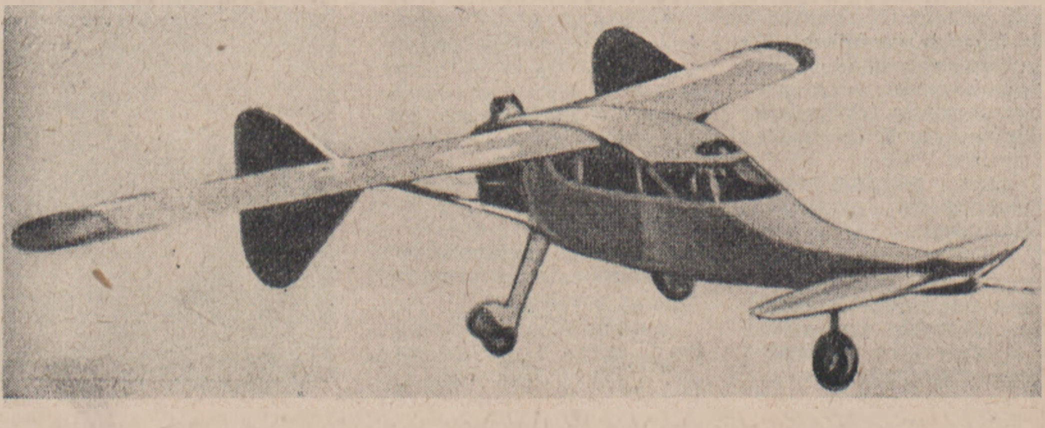
W odpowiedzi przedstawiciel odznaczonych N. Tiemnosogatyj powiedział:

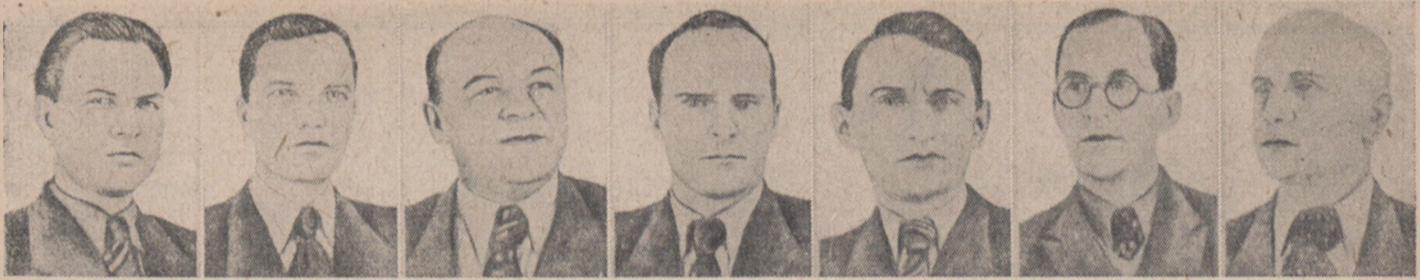
— Dołożymy wszelkich starań, aby wykazać, że w pełni zasługujemy na tak zaszczytne wyróżnienie. Będziemy stale opanowywać technikę bojową i chronić twórczą, pokojową pracę naszego narodu.

(kel.)

Samolot typu „Kaczka" skonstruowany przez znany zespół radzieckich inżynierów Mikojana i Gurjewicza. Kaczka radziecka („Utka") została zbudowana w roku 1946. Rozpiętość — 10 m, długość — 8 m, silnik M-11-F o mocy 145 KM, prędkość maksymalna — 210 km/godz. Wygodna kabina mieści pilota i dwóch pasażerów.

Foto: „Letectvi"





REKORDOWY LOT AFANASJEWA

Lotnik - sportowiec centralnego aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa — A. G. Afanasjew dokonał w dniu 16 lutego wysokościowego lotu na sportowym samolocie konstrukcji A. S. Jakowlewa. W ciągu 18 minut pilot osiągnął wysokość ponad 8 000 m. Dotychczas na sportowych samolotach takiej wysokości nikt nie osiągnął.

Do swojego lotu Afanasjew przygotował się pod kierownictwem i kontrolą mistrza sportu A. D. Forostenko. Od 4 lutego sportowiec regularnie dokonywał lotów treningowych.

— Samolot i silnik przygotowane przez starszego technika Soczenko i technika Masłowa — opowiada Afanasiew — pracował dobrze. Powyżej 4 000 metrów musiałem posługiwać się tlenem. Cały lot od chwili startu do lądowania trwał 37 minut. Lot swój poświęciłem narodowemu świętu — wyborom do Rady Najwyższej RSFSR.

Wszystkie dane rekordowego lotu przygotowuje się obecnie dla rejestracji w FAI, jako rekord międzynarodowy.

(WK)

NOWY AEROKLUB DOSAW

Młodzież miasta Mołotow posiada już własny aeroklub. W chwili obecnej w mołotowskim aeroklubie odbywają się regularne zajęcia. Wykłady prowadzą wykwalifikowani instruktorzy i wykładowcy. Jednak praca lotniczo - technicznego personelu nie ogranicza się tylko do czterech ścian aeroklubu. Wiele uwagi poświęca się propagandzie lotnictwa wśród mieszkańców miasta, tworzeniu kółek lotniczych przy podstawowych organizacjach DOSAW.

(WK)

NOWE FILMY RADZIECKIE

Moskiewska fabryka filmów wąskotaśmowych rozszerzyła znacznie w roku bieżącym swą produkcję. Znaczną pozycję w tej produkcji zajmują filmy o tematyce lotniczej. Są one szeroko wykorzystywane przez agitatorów i prelegentów DOSAW i jednostek lotniczych jako bogaty i ciekawy materiał dla uzupełnienia odczytów i pogadanek.

W masowym nakładzie wyszły w drugim wydaniu filmy o słynnych lotnikach radzieckich, trzykrotnych Bohaterach Związku Radzieckiego — Pokryszkinie i Kożedubie.

Niezwykle duże zainteresowanie wzbudził wąskotaśmowy montaż filmu „Opowieść o prawdziwym człowieku“, który ukazał się już w sprzedaży w Związku Radzieckim.

Na długiej liście planowanych filmów wąskotaśmowych znajdujemy jeszcze takie pozycje lotnicze jak: „Ojciec rosyjskiego lotnictwa“ — film o wielkim uczonym rosyjskim Żukowskim oraz film o armii i lotnictwie radzieckim.

Te nowe, bogate pozycje wąskotaśmowego filmu lotniczego przyczynią się bezspornie do jeszcze większej popularyzacji lotnictwa i wiedzy lotniczej wśród społeczeństwa radzieckiego.

(kel.)

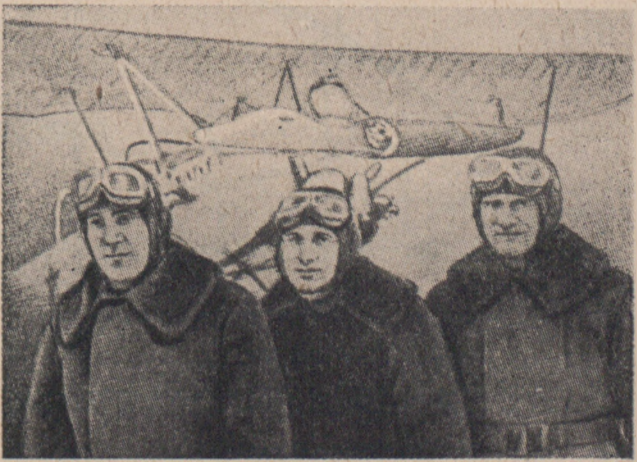
W Związku Radzieckim w r. 1950 w wyższych zakładach naukowych kształciło się 1 247 000 studentów wobec 812 000 w roku 1940. Gospodarka narodowa ZSRR otrzymała w ciągu minionej pięciolatki 625 000 specjalistów z wyższym wykształceniem.

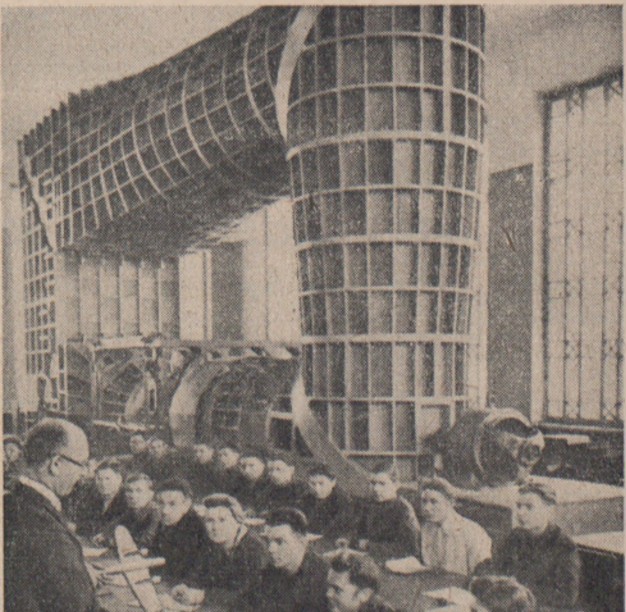
Zdjęcie obok przedstawia wykład aerodynamiki w jednym z wyższych instytutów lotniczych. Za kilka lat i ci studenci zasilą przemysł lotniczy ZSRR.

LAUREACI NAGRÓD STALINOWSKICH

Podobnie jak w latach ubiegłych również i w roku bieżącym w Związku Radzieckim przyznano wielką ilość nagród stalinowskich pracownikom z różnych dziedzin gospodarki państwowej. Między innymi nagrody otrzymali również i pracownicy lotnictwa.

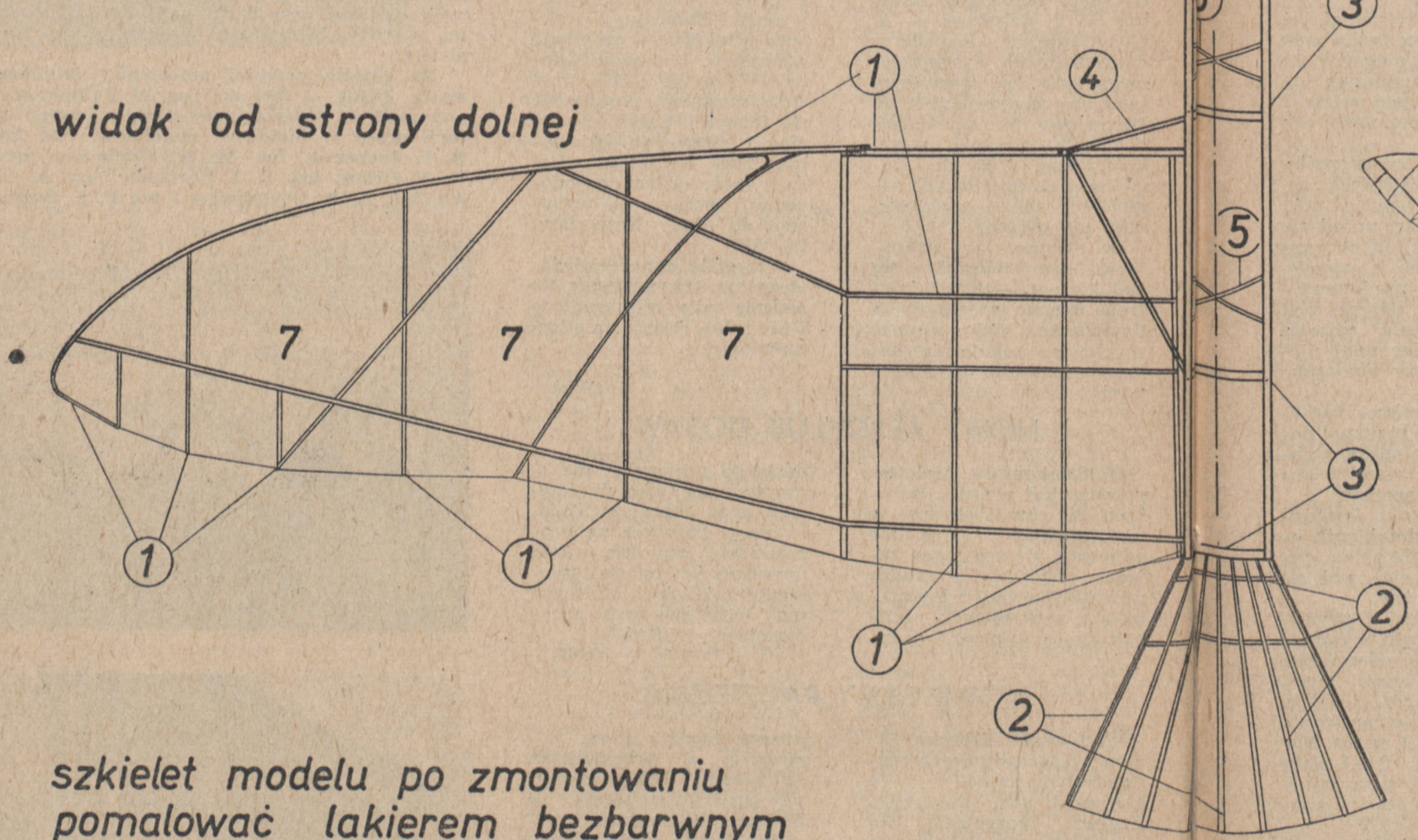
Na zdjęciu powyżej pracownicy lotniczego przemysłu ZSRR — laureaci nagród stalinowskich, które otrzymali za opracowanie nowych metod mechanizacji pracy w budowie samolotów. Od lewej: inż. N. I. Pachonow, inż. M. W. Sidelnikow, brygadzista N. A. Orłow, inż. D. I. Feofanow, inż. A. G. Berlin, lau, inż. A. P. Nowosjełow i inż P. I. Kuźmin.





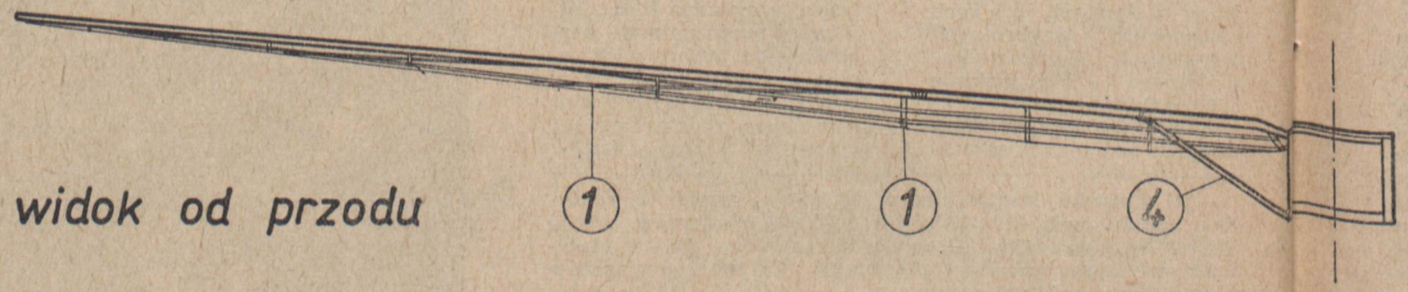
„LOTNIA"
konstrukcji Czesława Tańskiego
ukończona i oblatana przez
konstruktora w 1896 roku.

widok od strony dolnej

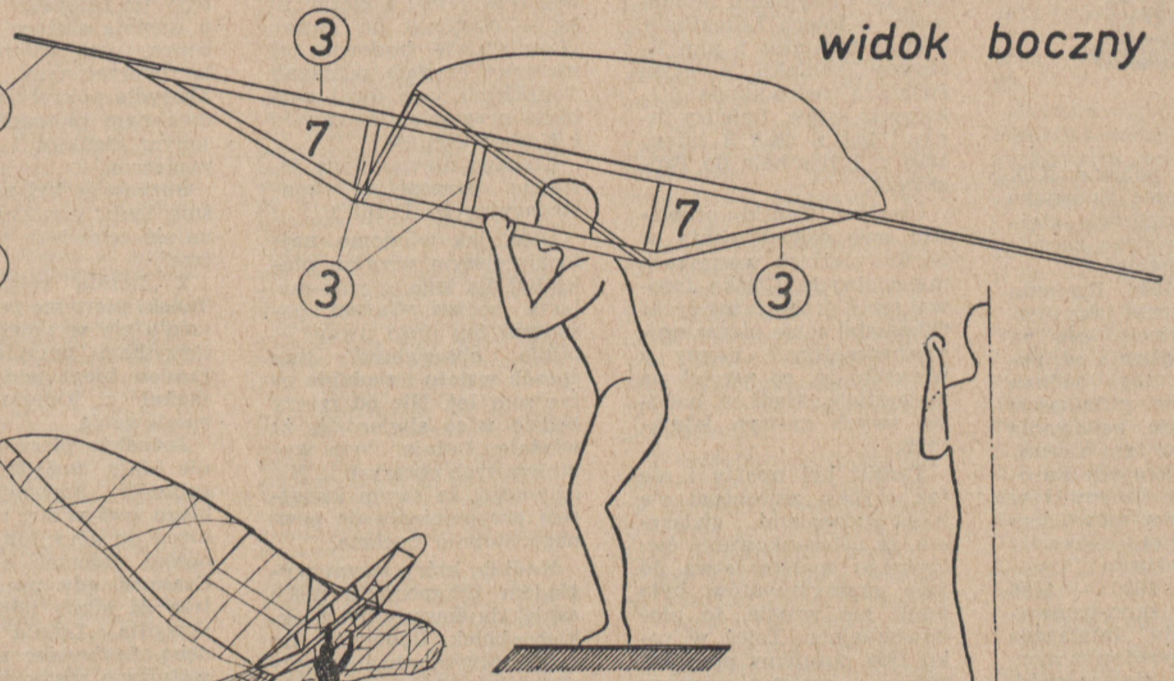


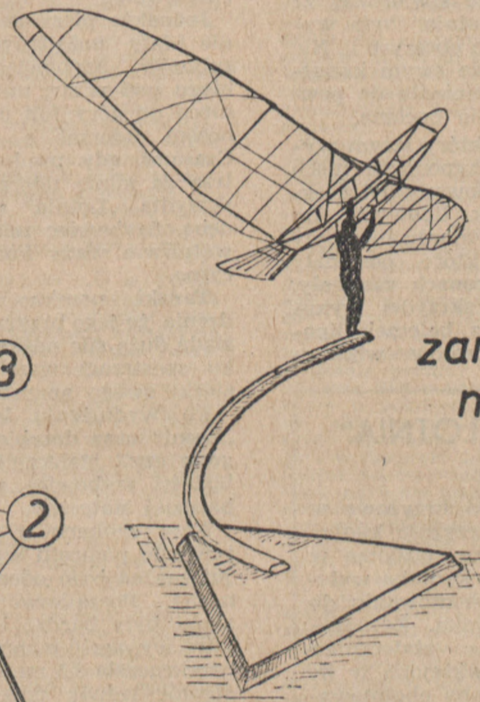
szkielet modelu po zmontowaniu
pomalować lakierem bezbarwnym
nitro, następnie pokryć jedwabiem.

widok od przodu

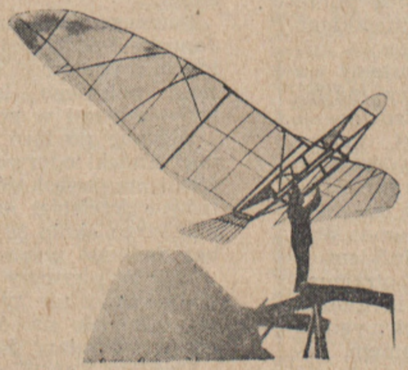


widok boczny





zamocowanie gotowego
modelu na podstawce z plexi



Nr.	Nazwa	Materiał	Wymiar
7	pokrycie	jedwab	
6	wzmocn	bambus	w.g. rys.
5	rozpórki	״	״
4	zastrzały	״	״
3	kadłub	sosna	□ 1.5×1.8
2	statecznik	bambus	w.g. rys.
1	skrzydła	״	״

skala 1:25	podpis	data
opracował	Z. Gyglicki	7.IV.51

LIGA LOTNICZA

Model
pierwszego
polskiego szybowca

„LOTNIA" – PIERWSZY POLSKI SZYBOWIEC

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

W drugiej połowie XIX wieku marzenie człowieka o locie na aparacie cięższym od powietrza zaczęło się urzeczywistniać.

W roku 1882 Rosjanin Możajski dokonał jako pierwszy na świecie lotu na maszynie cięższej od powietrza. Od tego jednak czasu minęło kilkanaście lat i wszelkie usiłowania prowadzone w tym kierunku w wielu krajach Europy a między innymi i w Polsce (o czym mówiliśmy już uprzednio) odbywały się bez powodzenia. Dopiero w latach 1890 — 1896 prace nad skonstruowaniem aparatu latającego cięższego od powietrza mocno posunęły się naprzód.

Spośród wielu eksperymentatorów i wynalazców lotniczych tego okresu w skali światowej na czoło wybija się postać naszego rodaka Czesława Tańskiego, którego prace szczególnie w szybownictwie odegrały doniosłą rolę w dalszym rozwoju lotnictwa w Polsce.

Czesław Tański, młody artysta-malarz, już w roku 1893 przystąpił do praktycznego badania zasad lotu szybowca. Jako człowiek posiadający dar bystrej obserwacji i umiejętnego analizowania otaczających go zjawisk podpatrywał wytrwale loty owadów i ptaków. Opierając się na tych studiach i na wnioskach, które z tych obserwacji wyprowadzał, Tański zbudował płaszczyzny poruszające się na wzór skrzydeł ptasich. Próbny model, który następnie zbudował wykazał się dobrymi właściwościami lotnymi — zaopatrzony w gumę poruszającą śmigło, wzniósł się w powietrze i wykonał rundę nad głową konstruktora.

Trzeba wiedzieć, że współcześnie z Tańskim pracowali nad zaganieniem lotu na aparacie cięższym od powietrza Lilienthal i Ader. Oczywiście nasz artysta-malarz początkowo nic o tych eksperymentach nie wiedział i to co osiągnął i do czego doszedł na podstawie własnych doświadczeń, stawia go w rzędzie pionierów nie tylko lotnictwa polskiego, ale światowego. Dopiero później po otrzymaniu wiadomości o lotach Lilienthala, Tański nawiązał z nim listowny kontakt, o czym świadczą reprodukcje niektórych listów, (między innymi list z dnia 3 lutego 1896 r. Lilienthala do Tańskiego).

Czesław Tański prowadził swe eksperymenty w bardzo ciężkich warunkach materialnych. Ciężko torował sobie drogę przez życie. Odmawiał sobie nieraz najniezbędniejszych rzeczy a wszystko to, co zarobił na malarstwie, kładł w budowę swych maszyn latających.

Tański był uparty i nie tak szybko zniechęcał się niepowodzeniami zwłaszcza, że ustosunkowanie ówczesnego społeczeństwa do jego eksperymentów było jeżeli nie wrogie, to niedowierzające. Toteż w roku 1896 notujemy pierwszy sukces — wzlot pierwszego polskiego szybowca.

Przebywając w okolicach Janowa Siedleckiego Tański zbudował w czerwcu 1896 roku najbardziej prostymi środkami szybowiec, którego powierzchnia nośna wynosiła 7 m^2, a ciężar 18 kg — otrzymał on nazwę „Lotnia". W budowie tej maszyny czynnie pomagali Tańskiemu jego dwaj najbliżsi przyjaciele Łukawski i Kocent Zieliński.

Ciekawi niewątpliwie jesteście szczegółów konstrukcyjnych „Lotni"?

Otóż, jak wiadomo, najidealniejszym wzorem ptaka był dla tego artysty-malarza bocian. Tański poświęcał mu dużo uwagi — pilnie obserwował jego sposób wzlotu i siadania oraz sam lot. Nie od rzeczy będzie więc stwierdzić, że właśnie „Lotnia" była wynikiem tych obserwacji. Nic dziwnego, że swym kształtem przypominała do pewnego stopnia bociana.

Kadłub, który swym wyglądem przypominał nieco sanie, zbudowany był z lekkich belek lipowych. Do niego przymocowane były skrzydła, które posiadały po obu stronach zastrzały.

Szkielet skrzydeł wykonany był z beleczek lipowych i prętów wiklinowych, przy czym belki lipowe tworzyły jednocześnie dźwigar i umocowane były na krawędzi natarcia, a wiklina służąca jako żeberka, usztywniona została poprzecznymi prętami. Skrzydła pokrył Tański jedwabnym płótnem podklejonym cienkim i mocnym papierem.

Szybowiec był równocześnie lekki i mocny i mógł unieść człowieka w powietrze.

Z „Lotnią" rozpoczął też Tański pierwsze próby unoszenia się w powietrze. Ze skrzydłami przypiętymi do ramion biegł pod wiatr i skakał z kilkumetrowego rusztowania.

Jednakże pierwsze próby nie dały pożądanych rezultatów. Szybowiec przy biegu pod wiatr, unosił się nieco do góry lub od razu nosem uderzał o ziemię. Czasami, gdy prąd powietrza za silnie uderzał pod skrzydła, „Lotnia" stawała dęba. Szybowiec miał niewątpliwie wady konstrukcyjne.

Tański, pomimo twierdzenia, że jego przyrząd posiada dużą siłę nośną, szybko spostrzegł wszelkie usterki swego aparatu.

Po wydłużeniu korpusu „Lotni" oraz dorobieniu ogona czyli statecznika głębokości szybowiec stał się bardziej stateczny.

Przy skokach z prymitywnego pomostu wyraźnie już można było odczuć siłę nośną. Początkowo loty-skoki były bardzo krótkie, gdyż wysokość pomostu nie przekraczała 3,5 metra. Następnie jednak skoki stały się dłuższe, a utrzymanie spadku coraz to wyraźniejsze.

Oprócz skoków z pomostu Tański wykonywał cały szereg prób wzlotów z ziemi.

Pewnego dnia na łąkach Janowa Podlaskiego zanotowano pierwszy w dziejach polskiego lotnictwa wzlot z ziemi w powietrze.

Biegnąc po łące z „Lotnią" Tański oderwał się od ziemi na wysokość 2 metrów i przeleciał na niej w powietrzu około 30 metrów bez żadnego wypadku.

Był to pierwszy wyczyn szybowcowy nie tylko polski, ale jak na ówczesne czasy, na miarę światową.

Czesław Tański chlubnie zapisał się w dziejach naszego lotnictwa. Nie poprzestał na „Lotni". Jego twórcza myśl nie pozwoliła zadowalać się tymi sukcesami.

JERZY KONIECZNY

OPIS BUDOWY MODELU „LOTNIA"

(Do planu na str. 296 i 297)

Skrzydła i statecznik poziomy oraz części kadłuba wykonane są z bambusu. W zastępstwie bambusu można wykonać je z trzciny. Skrzydła należy kleić i składać w ten sposób, aby stanowiły symetryczne części. W tym celu krawędź natarcia, dźwigarek tylny oraz podłużnica i żebra mające kształty półkoliste, wyginamy z jednego grubszego kawałeczka bambusu, a następnie rozdzielamy go nożem na dwie części. Krawędzie natarcia z wypuszczonymi żebrami składamy stroną wewnętrzną do siebie, ściskając spinaczami i składając całość skrzydła. Zwracać należy przy tym uwagę, aby dokładnie pokrywały się wszystkie części. Po zmontowaniu oczyszczamy i opiłujemy dokładnie wszystkie złącza. Skrzydła w oryginalnym szybowcu były pokryte od strony dolnej, tak też postępujemy przy oklejaniu modelu.

Kadłub modelu wykonany jest z listewek sosnowych. Obydwa boki sklejamy razem, a następnie doklejamy rozpórki poziome na przodzie modelu oraz rozpórki krzyżowe w górnej płaszczyźnie kadłuba. Rozpórkę poziomą w tylnej części kadłuba wklejamy po zamontowaniu do niej statecznika. Zasadniczo żeberka statecznika muszą być wklejone w listewki tak, aby obejmowały one z obu stron żeberka.

Skrzydła i statecznik po sklejeniu przed zamocowaniem do kadłuba należy dokładnie wyprostować.

Makietę imitującą pilota wycinamy z miękkiego drzewa, upiłowujemy i kilkakrotnie lakierujemy na kolor ciemno-szary (najlepiej lakierem nitro).

Wykonany model można zamocować na podstawce z plexi (szkła organicznego). Plexi daje się obrabiać podobnie jak drewno. Wygładzamy je pilnikiem i szklakiem, aby otrzymać równą, matową i gładką powierzchnię. Pręt wyginamy nad płomieniem, całość szlifujemy pastą do polerowania.

W braku plexi można wykonać podstawkę z odpowiedniej wielkości polakierowanego drewna jesionowego.

Z. G.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W 13 numerze SiM-u „zaatakowałem" Zarząd Oddziału Powiatowego Ligi Lotniczej w Chrzanowie wymieniając, że Oddział ten otrzymał z Chełmka „pełny samochód ciężarowy balsy". A teraz chcę podać wyjaśnienie.

Oto wyjaśnienie podpisane przez kierownika Oddziału LL Obywatela Henryka Kultysa:

— „Odpad drzewny jako opakowanie gumy Cerpa otrzymaliśmy w postaci skrzynek 960 x 400 x 400 mm w stanie mocno poturbowanym w dodatku w 50% nie były one z balsy, a ze sklejki z drzewa południowego (prawdopodobnie mahoń).

Prawdą jest, że w takiej postaci otrzymany odpad drzewny był przewieziony samochodem ciężarowym pełno załadowanym, na którym znajdowało się około 40 pustych skrzyń.

Po rozebraniu skrzynek otrzymaliśmy około 0,8 m sześc. różnej długości balsy twardego gatunku oraz około 0,2 m sześc. złej jakości sklejki.

Zarówno balsa jak i sklejka znajdują się w naszym Zarządzie i chcieliśmy zużyć ją w naszych terenowych modelarniach, bowiem według opinii fachowców z materiału tego można wykonać około 50 modeli z napędem gumowym.

Sądzimy, że powyższe dane stworzą Wam obraz, który był przejaskrawiony przez złą informację".

List oddziału LL w Chrzanowie świadczy o tym, że nie potrafił on wyciągnąć słusznych wniosków z krytyki na łamach SiM-u. Oddział uważa, że skoro balsy było „zaledwie" 0,8 m sześć. (!) — sprawa jest zupełnie w porządku. Nam natomiast wydaje się, że z chrzanowskiej balsy mogliby skorzystać modelarze — wyczynowcy z całej Polski. I z pewnością skorzystaliby znacznie lepiej, niż sami tylko modelarze z Chrzanowa. Balsa ta należy bowiem do gatunku „twardej" i nadaje się przede wszystkim do śmigieł modeli wyczynowych.

Dziwnym wydaje nam się również stanowisko Okręgu LL w Krakowie, który zachowuje uparte milczenie — jak gdyby sprawa ta w ogóle go nie dotyczyła

A teraz podajemy sprawozdanie z Grajewa (Zarząd LL w Białymstoku prosimy o przygotowanie okularów!).

— „Wzorem lat ubiegłych również w roku bieżącym zorganizowaliśmy zajęcia w modelarni lotniczej Koła LL Nr 7 przy Szkole Ogólnokształcącej Stopnia Licealnego w Grajewie. Wielokrotne pokazy modelarskie, organizacja obchodów Tygodni LL i Święta Lotnictwa, zakładanie nowych kół na terenie miasta — oto krótki przegląd naszej działalności w roku ubiegłym.

W tym roku pracę Koła LL i modelarni oparliśmy o konkretny plan. Pozyskanie 14-tu prenumeratorów SiM-u, redagowanie gazetki lotniczej na terenie Szkoły, pozyskanie 70-ciu nowych członków LL w ramach akcji werbunkowej, wykonanie 14-tu artystycznych zabawek przez modelarzy LL w ramach akcji zbierania podarków dla dzieci koreańskich, zbiórka pieniężna dla ludności Korei — oto nasze osiągnięcia w roku bieżącym. Dyrekcja Szkoły jest pozytywnie ustosunkowana do naszej działalności, o czym świadczy przeprowadzenie kompletnego remontu na koszt szkoły. Zainteresowanie lotnictwem jest duże. Dużo mieliśmy też kandydatów na modelarzy. Na kurs modelarski zgłosiło się 14 osób i tu dopiero rozpoczęła się nasza tragedia.

Od sześciu miesięcy staramy się o materiały modelarskie i w żaden sposób nie możemy ich dostać. Funduszów na kupno materiałów nie mamy, a przydziałowe jakoś nie nadchodzą. Dnia 17 marca br. wysłaliśmy delegata do Zarządu Wojewódzkiego LL w Białymstoku, który także nic nie wskórał, gdyż kolega Tombacher w tym czasie był na kursie, zaś kierowniczki Składnicy Modelarskiej w ogóle nie można było odnaleźć.

Jak w roku ubiegłym, tak i obecnie nasz plan pracy przewiduje udział ekipy modelarskiej w zawodach ogólnopolskich. Obecnie gonimy już resztkami materiałów. Na warsztacie mamy 10 modeli różnego typu. O ile nie otrzymamy przydziału, nie zdążymy się przygotować nawet do zawodów okręgowych. Już obecnie na skutek braku materiałów ograniczyliśmy ilość modelarzy do 6-ciu.

W związku z tym uprzejmie prosimy „Obserwatora", by za pośrednictwem SiM-u przypomniał referentowi modelarstwa przy ZW LL w Białymstoku, koledze Tombacherowi o naszym istnieniu i by ten z kolei przysłał nam materiały modelarskie w możliwie krótkim czasie. Przynajmiej trochę listew, sklejki, gumy i certusu! A może należy się też nam jakiś silniczek? Jednocześnie prosimy za pośrednictwem SiM-u kolegę Tombachera o poinformowanie nas, na jakie przydziały może liczyć modelarnia przy Kole Nr 7 w Grajewie. Liczymy wyłącznie na materiały przydziałowe, gdyż nie mamy żadnych funduszów, a ostatnie 12 złotych wydaliśmy na bezowocny wyjazd delegata do Białegostoku w poszukiwaniu kolegi Tombachera.

Od trzech miesięcy koło nasze nie otrzymuje żadnych instrukcji i wytycznych od Zarządu Powiatowego LL i Zarządu Wojewódzkiego LL. Nie otrzymujemy też fotogazetek lotniczych(!)

Czytając w SiM-ie notatkę o zobowiązaniach kol. Tombachera modelarze grajewscy pomyśleli z głębokim westchnieniem: **jak to byłoby wspaniale, gdyby referent modelarstwa przy Zarz. Woj. LL w Białymstoku, kol. Tombacher, przed pobiciem rekordów światowych, zobowiązał się do terminowego zaopatrzenia w materiały modelarskie i plany modeli modelarni terenowych, a między innymi i modelarni Koła LL Nr 7 w Grajewie. M. Kazieko**

Słusznie pisze kol. Kazieko z Grajewa. Nie można robić „światowych rekordów", jeżeli nie są załatwione sprawy służbowe. Dziwi nas więc stanowisko referenta kol. Tombachera, który przecież jak najszybciej powinien pomóc modelarzom w Grajewie i wyjaśnić na łamach SiM-u wyżej poruszane sprawy.

Pozostawić koło bez materiału instrukcyjnego i opieki, to już sprawa Zarządu Wojewódzkiego LL w Białymstoku, skąd również oczekujemy wyjaśnienia.

Z Koła LL Nr 7 w Grajewie oczekujemy natomiast telegramu informującego nas o wynikach udzielonej pomocy.

Obserwator

W MODELARNI MDK

Pochyleni nad stołami chłopcy wycinają ze skupieniem żeberka i mierzą podłużnice, czyszczą szkłakiem wykonane już części... A mały Stasiek śmieje się wesoło, bo właśnie niedawno ukończył oklejanie swego „Żaka".

Podchodzi do instruktora Lecha Komudy, kierownika modelarni i prezentując swój model do oceny, nieśmiało pyta:

— Kolego instruktorze, czy dobrze?...

Ocena wypadła pomyślnie. Poprawnie wykonany „Żak" powiększa wiszące pod sufitem „eskadry małego lotnictwa", wśród których nie brak latawców i pocztylionów.

Z modelarni korzysta 60-ciu chłopców. Pracują oni w czterech grupach. Dwie pierwsze przerabiają I stopień wyszkolenia modelarskiego LL, druga i trzecia są bardziej zaawansowane.

Wszyscy członkowie modelarni pracują z jednakowo wielkim zapałem. Świadczy o tym wyrównany poziom wykonanych modeli oraz zobowiązania pierwszomajowe, dzięki którym plan wyszkolenia I stopnia został zrealizowany w krótszym terminie, wykonane zostały tablice poglądowe, a także przyspieszono budowę wielu modeli.

Do ciekawszych konstrukcji, które obecnie wykonują grupy starsze, należą między innymi modele — giganty.

Pierwszy z nich jest naszym starym znajomym Po-2. Będzie to model redukcyjno-latający o rozpiętości 2 260 mm i napędzie silniczkowym. Budowany jest wypróbowanym „systemem trójkowym" przez modelarzy: Skolimowskiego, Wesołowskiego i Rybickiego.

Drugim gigantem małego lotnictwa będzie model doświadczalny łodzi latającej. Konstrukcja ta o rozpiętości 3 000 mm, napędzie silniczkowym, opracowana została przez młodego modelarza — Czajkowskiego.

— Ale oprócz rzeczy wzniosłych i wielkich, jak modele giganty, zwykły śmiertelnik musi zajmować się sprawami na pozór małymi, których realizacja jest jednak stokroć trudniejsza niż budowa największego modelu — zwierza mi się Lech Komuda.

— O co chodzi? — zapytacie. Zaraz Wam odpowiem:

O trochę sprzętu!

Właśnie, trochę sprzętu! Modelarnia w MDK cierpi na brak dobrych stołów (z tych, które są — wiele jest poważnie uszkodzonych), desek montażowych itp. „drobiazgów" Sprawą tą powinien bliżej zainteresować się Oddział Warszawski LL, no i Dom Kultury!

Wśród planów mających na celu dalszy rozwój modelarni istnieje taka magiczna pozycja jak „gabinet lotniczy". Łączy się to ściśle z przydzieleniem modelarni drugiej, większej sali na piętrze. Wtedy ko-

(dokończenie na str. 300)



W SPRAWIE MODELI REDUKCYJNYCH

Wobec licznych zapytań skierowanych ustnie i pisemnie do mnie na temat artykułu zamieszczonego w nr. 13 SiM-u, chcę obecnie dać pewne wyjaśnienie.

Po pierwsze, omawiając dział I „Samoloty w walce o pokój" nie podałem źródeł do otrzymania planów. Odpowiadam, że wszystkie plany maszyn konstrukcji radzieckiej jakie brały udział w Wielkiej Wojnie Narodowej ZSRR zamieszczone były w SiMie w roczniku 1948.

Po drugie, omawiając dział II „Historia lotnictwa polskiego" nie zauważyłem błędu, jaki się wkradł do artykułu i wyjaśniam, że samoloty komunikacyjne polskiej konstrukcji były następujące: PZL-4, Lublin R-IX (dwupłat), PWS-24, Lublin R-XVI, PWS-20, PWS-21, PWS-54, RWD-11 i PZL-27 (trójsilnikowy górnopłat z silnikami rzędowymi odwróconymi, podwozie chowane w boczne gondole silników).

Po trzecie — w dziale III omawiającym „Samoloty rosyjskie i ZSRR, dokumentujące historię lotnictwa" — nie podałem wszystkich typów, jakie należy zaliczyć do tej grupy. W dziale tym, to jest III winny się znajdować modele samolotów: Możajskiego, „Ruskij Witaź" — samolot 4-silnikowy zbudowany na nowoczesnych zasadach w roku 1913, następnie samolot R-1, słynny z przelotu Moskwa — Chiny w roku 1925. Musi tu być również samolot Tupolewa ANT-3, który w roku 1926 dokonał raidu po Europie, a następnie w roku 1927 przelotu z Moskwy do Tokio. Dalszym samolotem będzie tutaj ANT-4 (inaczej zwany R-6), noszący nazwę „Skrzydła Kraju Rad", na którym dokonano w roku 1929 przelotu Moskwa — Nowy Jork. Musi tu być także model dwupłata myśliwskiego I-15 konstrukcji Polikarpowa, na którym pilot Kokkinaki ustalił światowy rekord wysości (15000 metrów).

Naturalnie, że należy też przewidzieć model samolotu CAGI-25. Na samolocie tym Czkałow i Gromow wykonywali przeloty przez Biegun Północny. Na nim też ustalono rekord świata w roku 1934 w locie po linii zamkniętej bez lądowania na przestrzeni 12411 km.

Do powyższej kolekcji można dodać model DB-3, na którym Kokkinaki dokonał przelotu Moskwa — Mischolo (USA) bez lądowania w roku 1933.

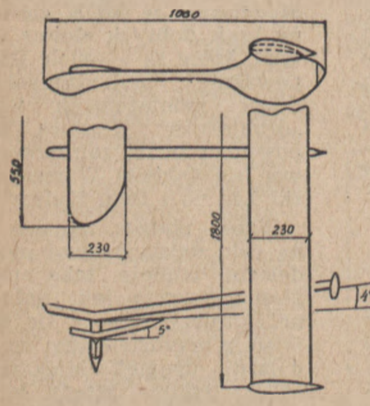
Jako ostatnie wymienię płatowce: „SB" słynny z przelotu kobiet - lotniczek z Moskwy na Daleki Wschód (r. 1938) podczas którego ustaliły one międzynarodowy rekord kobiecy odległości, słynny olbrzym lądowy ANT-20 zwany „Maksym Gorki" i poczciwy Po-2 konstrukcji Polikarpowa.

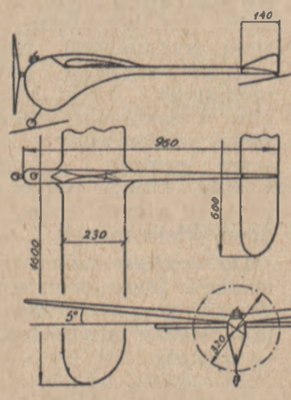
Zaręczam Wam Koledzy, że Liga Lotnicza wraz z redakcją SiM-u dołożą możliwych starań, aby w jak najszybszym terminie wydać wszystkie plany, jakie są Wam potrzebne do budowy modeli wymienionych historycznych samolotów.

Ze swej strony proszę, aby wszyscy, którzy mają jakieś dane i rysunki wymienionych płatowców, przesyłali je celem wykorzystania, do redakcji lub Wydziału Modelarstwa Lotniczego Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w Warszawie.

Czeka nas nielada zaszczyt zapoczątkowania muzeum lotnictwa Ligi Lotniczej. **ZDZISŁAW GRYGLICKI**

CO BUDUJĄ MODELARZE?

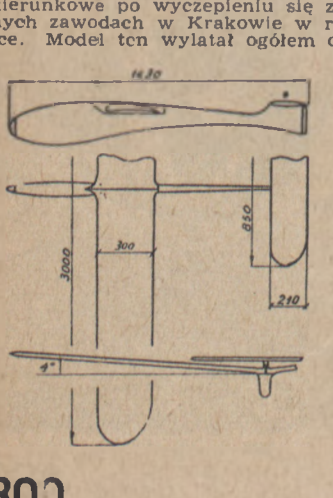


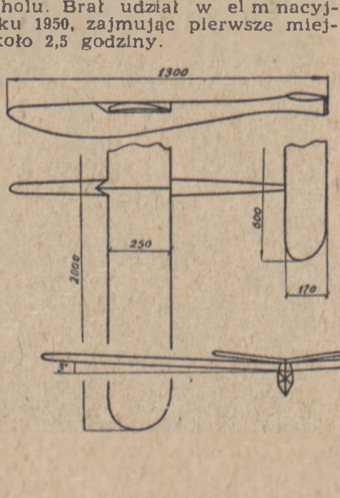


Od zespołu modelarzy z Jaworzna otrzymaliśmy cztery szkice modeli, które będą uczestniczyły w tegorocznych zawodach.

Od góry od lewej: szybowiec „Kaczka" konstr. Marian Kozłowski. Powierzchnia skrzydeł — 41,4 dcm kwadr. Powierzchnia statecznika poziomego — 13,8 dcm kwadr. Ciężar modelu — 670 g. Profil skrzydeł NACA — 6 412. Model silnikowy konstr. Andrzej Marcinkiewicz. Powierzchnia skrzydeł — 36,8 dcm kwadr. Powierzchnia statecznika poziomego — 8,4 dcm kwadr. Ciężar modelu — 530 g. Silnik SiM-2-b.

Na dole od lewej: Szybowiec wyczynowy konstr. Janusz Dziadek. Powierzchnia skrzydeł — 90 dcm kwadr. Powierzchnia statecznika poziomego — 21 dcm kwadr. Ciężar modelu — 1 296 g. Profil skrzydła NACA-6 412. Przeciętny czas lotu ze 100 m holu — 8 minut. Szybowiec wyczynowy konstr. Andrzej Orzechowski. Powierzchnia skrzydeł — 50 dcm kwadr. Powierzchnia statecznika poziomego — 10 dcm kwadr. Ciężar modelu — 750 g. Profil skrzydeł — NACA-6 412. Model zaopatrzony jest w automatyczne sterowanie kierunkowe po wyczepieniu się z holu. Brał udział w eliminacyjnych zawodach w Krakowie w roku 1950, zajmując pierwsze miejsce. Model ten wylatał ogółem około 2,5 godziny.





W MODELARNI MDK

(d. c. ze str. 299)

rzystając ze współpracy z gabinetem fotograficznym można by tam urządzać wystawy, stoiska, czy odczyty. Jednym słowem prowadzić pracę propagandową, co w obecnych warunkach lokalowych jest niemożliwe.

Zwiększa się gwar w modelarni. Trzeba uporządkować stoły, materiały, złożyć do szafy narzędzia.

Za chwilę przyjdzie druga zmiana — objaśnia kol Komuda. I rozmowa schodzi teraz na temat „SiM-u".

— „SiM" jest wielką i niezastąpioną pomocą dla początkujących i zaawansowanych modelarzy. Informuje ich stale o nowych zdobyczach technicznych małego lotnictwa, podaje szereg planów... Artykuły o tematyce modelarskiej w znacznym stopniu wypełnia ją lukę w literaturze fachowej naszego modelarstwa — stwierdza mój rozmówca.

Wiecie — dodaje po chwili — wydaje mi się, że bardzo pożądaną książką byłby u nas zbiór modeli latających — krajowych i zagranicznych szybowców, gumówek, z napędem silnikowym i odrzutowym. Oczywiście oprócz planów i danych technicznych należałoby podać ciekawe rozwiązania detali niektórych konstrukcji.

— A jak Wasze „osobiste" sprawy modelarskie? — odchodząc pytamy jeszcze Komudę.

— Cóż, brak czasu — odpowiada ze smutkiem. (Należy tu dodać, że kol Komuda kieruje także modelarnią w Korpusie Kadetów). Jest tam jakaś bezogonówka na rekord, ale...

Ale nie ma czasu na wykończenie.

Poza pracą zawodową kol. Komuda musi się jeszcze uczyć. Przygotowania do matury...

Jednak swoją pracę w modelarni bardzo lubi, możemy powiedzieć, że ją po prostu kocha! Żebyście wiedzieli, jak troskliwie opiekuje się młodym narybkiem, z jakim pietyzmem ogląda dobrze wykonany model... Szkoda, że nie możecie widzieć błysku w jego oczach, kiedy opowiada o udziale modelarni w wystawie prac MDK.

— Co też tam pokażą warszawscy modelarze?

— Z pewnością będzie warto zobaczyć.

RYSZARD GAWOR

SKRZYNKA LOTNICZA

Kolega Zet. Em. z Chełma Lubelskiego zapytuje, **jakie były przyrządy pokładowe na pierwszych samolotach.**

W czasie pierwszych lotów nie używano żadnych przyrządów pokładowych. Głównym celem takich lotów było oderwanie się od ziemi i utrzymanie się bodaj przez kilka chwil w powietrzu i dlatego unikano wszelkiego zbytecznego ciężaru. Loty te odbywały się w sprzyjających warunkach atmosferycznych, a zasięg ich był bardzo mały. Lotnikowi wystarczały własne zmysły do kierowania samolotem. W pracy silnika orientował się na podstawie słuchu, szybkość utrzymywał także na słuch. Wzrok pozwalał na określenie wysokości i kierunku lotu, a równowagę utrzymywał „na czucie". Podobnie na szkolnych szybowcach („ABC" czy SG 38) piloci nie mają żadnych przyrządów pokładowych. Cały lot wykonuje się „na czucie".

Po okresie pierwszych prób, gdy samolot i człowiek „nauczyli się latać" zmysły ludzkie nie wystarczały już do pilotowania maszynami. Musiano zastosować przyrządy, uzupełniające niedoskonałe zmysły człowieka. Rozwój przyrządów postępował równolegle z całokształtem rozwoju lotnictwa. Nowemu postępowi w tej dziedzinie odpowiadał nowy przyrząd lub udoskonalenie starego. Np. przy coraz wyższych lotach — zjawiła się potrzeba mierzenia wysokości. Do kontroli prawidłowej pracy silnika mamy obecnie cały system obrotomierzy, manometrów, termometrów, wskaźników itp. Dawniej istniał jedynie benzynowskaz. Dłuższe i dalsze loty spowodowały zamontowanie busoli.

W dobie obecnej rozwój przyrządów pokładowych posuwa się szybko naprzód.

G. R.

HISTORIA KROPLI BENZYNY

— Hallo! Redakcja Czasopism Lotniczych? Czy nie mielibyście ochoty wraz z czytelnikami na małą wycieczkę? Dokąd? Do wnętrza silnika lotniczego. Tak! Przecież już zaznajomiliście swoich czytelników z działaniem silnika, trzeba z kolei zapoznać ich z jego budową.

Nasz zbiornik napełniony dokładnie benzyną, mieści się w skrzydle samolotu. Za chwilę start. Oto w tej chwili mechanik uruchomił silnik, niewielki rozbieg i-już jesteśmy w powietrzu. Cóż dzieje się w zbiorniku?

W zbiorniku zaczyna się ruch. Przewód ssący zaczyna pobierać benzynę i podawać ją do silnika.

Zainteresujmy się teraz losami jednej Nieostrożnej Kropli Benzyny, która zbliżywszy się zbytnio do przewodu ssącego, została przezeń porwana. Nasza Kropla wraz z wielu towarzyszkami płynie w tej chwili przewodem; następnie przez pompkę paliwową dostaje się do gaźnika.

W niewielkim zbiorniczku gaźnika odpoczywa chwilkę. Benzyny napłynęło zbyt dużo, co spowodowało podniesienie się pływaka i zamknięcie dopływu benzyny (rys. 1). Niedługo jednak nasza Kropla pozostała w zbiorniku. Popłynęła z kolei do tzw. dyszy gaźnika i tu porwana szybkim prądem powietrza „poleciała" na sprężarkę.

Sprężarka (30 tys. obr/min) podwyższyła ciśnienie mieszanki, (bo rozpylone w powietrzu krople benzyny tworzą tzw. mieszankę). podwyższyła jej temperaturę, na skutek czego nasza Kropla Benzyny wraz z wielu towarzyszkami, zaczęła parować, robiła się coraz mniejsza, w końcu niewidoczna dla oka ludzkiego, wyparowała, stała się parą benzyny.

Ze sprężarki nasza wyparowana Kropelka dostała się do tzw. kolektora (rys. 1), aby z kolei przelecieć do przewodu ssącego silnika. Od komory spalania oddzielał ją tylko niewielki grzybek zaworu.

W następnej chwili, pod wpływem działania koleczka umieszczonego na specjalnym wałku, połączonym z wałem silnika (rys. 2), zawór wlotowy został otwarty i nasza Kropelka Benzyny została z wielkim impetem wrzucona do cylindra; zawór natychmiast się zamknął i w tym momencie na skutek działania iskry elektrycznej nasza Kropelka Benzyny została spalona.

Ciśnienie, które powstało w rezultacie spalania, działa na tłok, który jest przy pomocy korbowodu (rys. 3) połączony z wałem korbowym i w ten sposób powoduje jego obrót. Na końcówce wału korbowego jest osadzone śmigło.

Nasza Kropelka Benzyny została całkowicie spalona, zostało z niej trochę spalin, które w następnej chwili, po otwarciu się zaworu wylotowego (rys. 2) zostaną wypchnięte przez tłok do rury wydechowej, a stąd z wielkim impetem poza silnik.

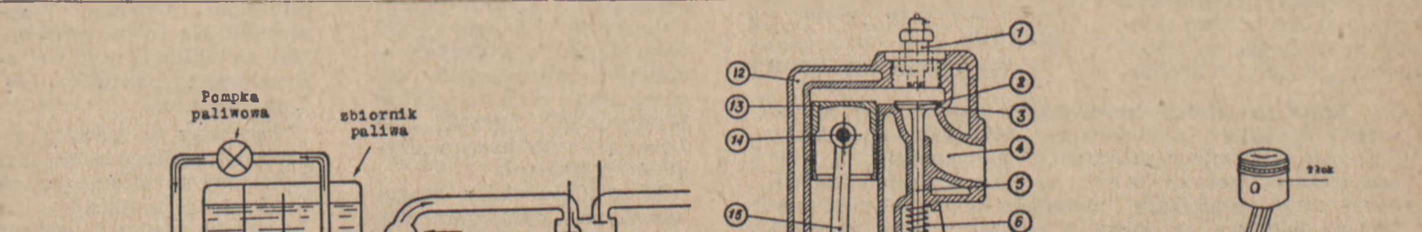
Tak się skończyła historia Kropli Benzyny. Czy poznaliśmy już cały silnik? Nie. Dziś zwiedziliśmy urządzenia, które noszą nazwy:

1. instalacja paliwowa
2. rozrząd.

Do instalacji paliwowej zaliczamy: zbiorniki, pompki, gaźnik, ewent. sprężarkę.
Instalacja rozrządu to: zawory, dźwigienki, popychacze, wałki krzywkowe.

Oczywiście istnieje jeszcze wiele ważnych i ciekawych elementów w silniku lotniczym. Ale o tym pomówimy innym razem.

WIKTOR STYBURSKI



Od lewej: rysunki 1, 3 i 2. Cyfry na rysunku 2 przedstawiającym przekrój poprzeczny silnika spalinowego czterosuwowego oznaczają: 1) świeca, 2) grzybek zaworu, 3) gniazdo zaworowe, 4) otwór wydechowy, 5) trzon zaworowy, 6) sprężyna zaworowa, 7) popychacz, 8) korpus silnika, 9) wałek rozrządczy z krzywką, 10) wał wykorbiony, 11) karter silnika, 12) chłodząca koszulka wodna, 13) tłok, 14) sworzeń tłokowy, 15) korbowód.

MAŁE LOTNICTWO W PAŁACU HARCERZA

Pałac Harcerza w Szczecinie.

W obszernych, widnych, pięknie udekorowanych i licznych salach tego pałacu uczy się polska młodzież. Uczy się prawdy, pracy i umiłowania wolności ludów całego świata. Uczy się i hartuje w wielkiej walce o utrwalenie pokoju. Pracą swą buduje fragment gmachu socjalizmu, którego pierwszym etapem — Plan Sześcioletni. W okalającym pałac małym parku stoi niewielki piętrowy budynek. Wchodzimy do małego holu, skąd prowadzą schody na górę. Już z pierwszych stopni rzuca się w oczy dekoracja ściany klatki schodowej, dekoracja, która wprowadza nas w świat małego lotnictwa.

Błyszczące lakierem śmigło samolotu z emblematem ZMP na piaście, papieroplastyczny fragment holowania modelu szybowca i klucze wyciętych z kartonu samolotów tworzą obraz lotniczo-modelarskiej dekoracji. Gwar i stukot świadczy o odbywających się za jęciach... Wielka i rzęsiście oświetlona sala pracowni tętni pracą.

Gdzieś w końcu sali rozległ się metaliczny dźwięk silniczka. To kol. Maciejewski „docierając" otrzymany z przydziału Ligi Lotniczej silniczek, równocześnie objaśnia grupce ciekawych działanie i zasadę pracy silnika spalinowego, zezwalając ku uciesze młodych zapaleńców na zapuszczanie „Sima". Z frontowej ściany, udekorowanej barwami czerwonymi i niebieskimi spoglądają nasi nauczyciele — portrety Generalissimusa Stalina, Prezydenta Bieruta i Marszałka Rokossowskiego.

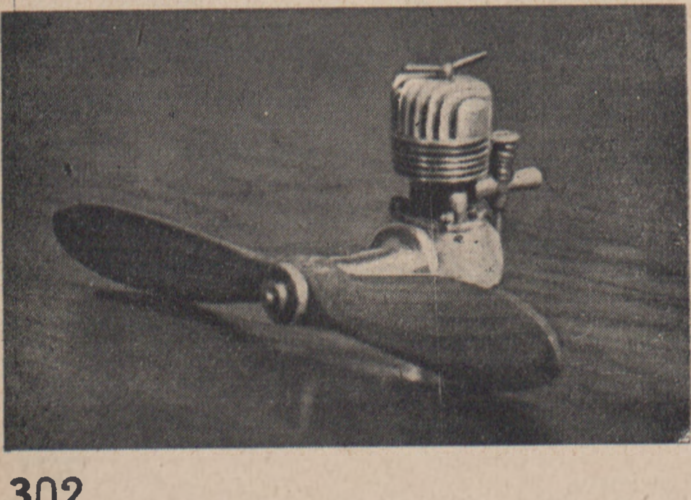
Zapał i zacięcie, upór i cierpliwość u tych najmłodszych modelarzy lotniczych w Pałacu Harcerza, to efekt konsekwentnej pracy kierownika działu awiotechnicznego, kol. Kurasza, który jak ojciec, troskliwie dogląda pracy, zajrzy w każdy kąt, stale objaśnia wszelkie niejasne zagadnienia z dziedziny modelarstwa lotniczego, stale troszczy się o jakość pracy i podnosi poziom szkolenia.

W rozmowie z kol. kol Kuraszem, Godułskim i Maciejewskim dowiadujemy się, że w tutejszej modelarni realizuje się program szkolenia Ligi Lotniczej. Przepustowość modelarni zamyka się w granicach około 100 modelarzy kwartalnie, przy jednoczesnym wykonaniu takiej samej ilości modeli kartonowych, wycinanek i latających.

Poza tym dowiadujemy się, że Dyrekcja Pałacu Harcerza otacza troskliwą opieką dział awiotechniczny w pełni rozumiając znaczenie tej dziedziny, jako wstępnej szkoły przyszłych kadr lotniczych. I dlatego właśnie modelarnia w Pałacu Harcerza stała się wzorową.

WŁADYSŁAW CICHY

Dumą modelarzy szczecińskich są silniczki miejscowej produkcji a konstrukcji Władysława Kulika. Na zdjęciu: mikro-silniczek o pojemności 1,8 cm sześciennego. Dobrze by było, aby plany tych udanych konstrukcji silniczków nadesłał kolega Kulik do SiM-u. Wszyscy są ciekawi, co tam jest w środku.



LIGA LOTNICZA W ŻYCHLINIE

Szereg trudności piętrzyło się przed zapalonymi miłośnikami lotnictwa na terenie Żychlina, gdy postanowili założyć pierwsze Koło Ligi Lotniczej. Brak było lokalu, brak koniecznego sprzętu, brak wyszkolonych instruktorów, którzy by odpowiednio pokierowali pracą. Jednak to wszystko nie potrafiło ich zniechęcić — wprost przeciwnie, ambicją ich była chęć pokonania tych trudności.

Dzięki niestrudzonej pracy młodych entuzjastów i poparciu miejscowych władz szkolnych, w maju 1950 roku rozpoczęto właściwą pracę. Pierwsze Koło Ligi Lotniczej na terenie Żychlina otworzyło swą modelarnię przy tutejszym Liceum Przemysłowym. Praca potoczyła się od razu „pełną parą". Już w miesiąc później można było oglądać jej owoce na zorganizowanej wystawie modeli, wykonanych jedynie według planów i wskazówek SiM-u oraz Wojewódzkiej Składnicy (brak było jeszcze wyszkolonych instruktorów). Na wystawie można było oglądać również szereg silniczków zapłonowych i samozapłonowych oraz dużo rysunków własnej konstrukcji. W czasie wakacji 1950 r. wysłano paru zdolnych kolegów na kurs instruktorski.

Dziś Koło LL przy Liceum Przemysłowym w Żychlinie ma piękny lokal oraz sprzęt własnego wyrobu — wykonany dzięki poparciu kierownika warsztatów szkolnych — ob. Ferzyny. Członkowie LL mogą być więc dumni z własnych osiągnięć, które zostały odpowiednio ocenione przez Wojewódzki Zarząd Ligi Lotniczej przyznanym „Dyplomem Uznania".

W grudniu ub. r. zorganizowano kurs juniorów, który ukończyło kilkudziesięciu członków. Obecnie przeprowadza się kurs amatorów modelarstwa lotniczego.

Rozumiejąc ważność umasowienia Ligi Lotniczej na naszym terenie, w ciągu bieżącego roku szkolnego otwarto jeszcze dwie nowe modelarnie. Uzyskano również od Miejskiej Rady Narodowej w Żychlinie lokal na przyszłą modelarnię, w którym projektowane jest stworzenie miejskiego ośrodka Ligi Lotniczej z własną modelarnią, świetlicą i biblioteką. Poza tym założono cztery nowe Koła LL, w czym dwa na terenie tutejszych fabryk.

Wszyscy, doceniając znaczenie naszego Ludowego Lotnictwa i znając zadania Ligi Lotniczej, chętnie wstępują w jej szeregi. Zwłaszcza młodzież robotnicza, należąca do ZMP z entuzjazmem i z zapałem zgłasza się za naszym pośrednictwem w szeregi „dużego" lotnictwa. W czasie nadchodzących wakacji kilkudziesięciu młodych robotników wyjedzie na kurs pilotażu silnikowego, a wielu z nich już zgłosiło się do szkoły oficerskiej.

Praca nad upowszechnieniem lotnictwa daje piękne rezultaty. Już około 40% ludności naszego terenu wstąpiło w szeregi Ligi Lotniczej. Nie ograniczamy się jednak do tego, co wykonaliśmy, ambicją naszą jest pozyskać całą ludność Żychlina na członków Ligi Lotniczej.

— W najbliższej przyszłości projektowana jest produkcja silnika samozapłonowego. Jeżeli silnik ten okaże się dobry, produkcję będzie można umasowić. Obecnie w modelarni wre gorączkowa praca nad różnymi modelami. Opracowuje się również modele z silnikami własnej konstrukcji. Są to przygotowania do zbliżających się okręgowych zawodów Ligi Lotniczej.

Tak więc w szeroko zakrojonej ogólnej akcji Ligi Lotniczej na terenie całego kraju, akcji mającej na celu pełną realizację Planu Sześcioletniego na lotniczym odcinku — Liga Lotnicza w Żychlinie bierze czynny udział, dając pracą swą wkład w dzieło utrwalenia pokoju światowego.

LILLA PAWLAK
Żychlin

POMOCE NAUKOWE

Z końcem ubiegłego roku został przydzielony przez Zw. Zaw. Górników rzutnik filmowy dla świetlicy przy kopalni „Anna" w Pszowie.

Wykorzystaniem rzutnika dla celów propagandowych i szkoleniowych zajął się I Zespół Modelarstwa Lotniczego z Pszowa.

Odczyty i wykłady ilustrowane przezroczami — wzbudzają duże zainteresowanie wśród miejscowego społeczeństwa.

W.



„Jak zostać lotnikiem?" — oto jest pytanie! Nurtuje ono wielu naszych Czytelników. Zaszczytna służba w szeregach Odrodzonego Lotnictwa Wojskowego i praca pilota dla dobra socjalistycznej gospodarki jest marzeniem szerokich rzesz młodzieży. Marzenia te w obecnych czasach, gdy władza znajduje się w rękach ludu pracującego, są zupełnie realne. **Pilotem może zostać każdy z Was, obojętnie czy to będzie chłopiec czy dziewczyna, każdy, komu bliskie są idee naszego ludowego lotnictwa, każdy kto rozporządza odpowiednim wykształceniem, zdrowiem i nie przekroczył określonej granicy wieku.**

Nic więc dziwnego, że kadry naszego ludowego lotnictwa stale rosną, zasilane dziesiątkami i setkami najlepszej, przodującej młodzieży.

Zadanie szkolenia lotniczego młodzieży przejęła całkowicie Liga Lotnicza. Jako organizacja masowa prowadzi ona propagandę lotnictwa wśród społeczeństwa.

Liga Lotnicza rozporządza rozbudowanym aparatem szkoleniowym. Szkolenie lotnicze członków odbywa się na turnusach organizowanych na szybowiskach i w ośrodkach szkoleniowych LL. Dzieli się ono na część teoretyczną i praktyczną i trwa w sumie 6 tygodni. Szkolenie w pilotażu szybowcowym obejmuje trzy kolejne stopnie: pierwszy, drugi i trzeci. Ukończenie kursu pilotażu szybowcowego upoważnia do odbycia szkolenia w pilotażu silnikowym.

Całość szkolenia jest całkowicie bezpłatna. Świadczy to o głębokiej trosce, jaką nasze ludowe państwo otacza młode kadry lotnicze. Ułatwienia te zapewniają każdemu możliwość zostania pilotem sportowym — szybowcowym czy silnikowym.

Pragnący odbyć **szkolenie w pilotażu szybowcowym** nie mogą mieć mniej niż 16 i więcej niż 18 lat życia, muszą posiadać wykształcenie 7 klas Szkoły Podstawowej (lub równorzędne) i o ile mają mniej niż 18 lat — pozwolenie rodziców lub opiekunów.

Wiek kandydatów(tek) na szkolenie w pilotażu silnikowym musi się zawierać w granicach 17 — 22 lat włącznie. Ponadto kandydaci muszą posiadać obywatelstwo polskie, wykształcenie 9 klas Szkoły Podstawowej (mała matura, lub równorzędne zawodowe), a także muszą być kawalerami.

Podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze składać należy w Miejskich lub Powiatowych Zarządach ZMP. Podania te muszą być zaopatrzone w następujące załączniki: własnoręcznie napisany życiorys, **opinia partii, ZMP, ZHP** lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie), **metryka urodzenia** (lub uwierzytelniający odpis), **świadectwo szkolne** (lub odpis), zaświadczenie posiadania **obywatelstwa polskiego** lub zaświadczenie, że kandydat stara się o takowe, **zaświadczenie o niekaralności** oraz **zaświadczenie lekarskie** z zakładu pracy lub szkoły o stanie zdrowia. Szkolenie odbywa się w kilku turnusach. Pierwszy zaczął się 3 maja. Na podaniu należy zaznaczyć, w jakim miesiącu kandydat chciałby przebyć szkolenie.

NARADA CZYTELNIKÓW SiM-u Z REDAKCJĄ

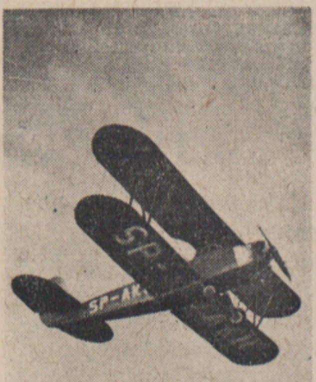
UWAGA. Czytelnicy SiM-u z Warszawy i terenu Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej!

Zawiadamiamy Was, że W NIEDZIELĘ DNIA 20 MAJA BR. odbędzie się W SALI KONFERENCYJNEJ POLSKICH LINII LOTNICZYCH „LOT" W WARSZAWIE, UL. HOŻA Nr 39 pierwsza

NARADA CZYTELNIKÓW TYGODNIKA „SKRZYDŁA I MOTOR" Z REDAKCJĄ

Na naradę zapraszamy wszystkich Czytelników SiM-u zamieszkałych w Warszawie. Szczegóły podamy w następnym numerze.

Po złożeniu podania wraz ze wszystkimi wyżej wymienionymi dokumentami, kandydat(tka) zostanie wezwany na komisję, która zbada czy nadaje się on na szkolenie lotnicze. Po zakwalifikowaniu go przez komisję kandydat otrzyma wezwanie do stawienia się na komisję lekarską, która stwierdzi, czy zdrowie kandydata nie jest przeszkodą w jego przyszłej służbie w powietrzu. Po załatwieniu tych wszystkich formalności należy oczekiwać skierowania do jednej ze szkół Ligi Lotniczej.



Powyższe wyjaśnienie dotyczy kol. kol. **HENRYKA BORONIA, JANA KRYSŁY, ZBIGNIEWA PRUSA, EUGENIUSZA SZEMIKA, EDWARDA BRONOWICKIEGO, FRANCISZKA SIENLUCIA, JANA MISTEWICZA, JANINY ANDRZEJCZYK, STEFANA WAWRZYNIAKA, M. JEREMIEGO** z Wrocławia, **JANUSZA WILCZYŃSKIEGO, STANISŁAWA TOPOROWSKIEGO, BOGUSŁAWA TEREBIŃSKIEGO, RYSZARDA DARMSZTETERA, WIKTORA WUCHOWSKIEGO, B. W. i G. M., WANDY ADAMSKIEJ, L. SKUŁY, ZBIGNIEWA PIECHULSKIEGO, NAZARKA STANISŁAWA, J. BRANDSZPIGLA, M. WAJDEGO, WŁADYSŁAWA LALIKA, JANA ŁUKOMSKIEGO, LEONA MALCZURY, JANA KOZŁA, HENRYKA DŁUBKA, FRANCISZKA OLCZYKA, TADEUSZA TKACZYKA, „PRZYSZŁEGO LOTNIKA", JANUSZA KOWALSKIEGO, TADEUSZA JANKOWSKIEGO, JÓZEFA NIEUJEWSKIEGO, WŁADYSŁAWA WALDONA, ANDRZEJA BOCHENKA, TADEUSZA DUSZCZYKA, IRENY KAJAK, EUGENIUSZA CHOJWY, EDWARDA LESNIEWSKIEGO, EDWARDA TOMA, JERZEGO SZEWCZYKA, ADAMA HOFMANA, TADEUSZA MICHASIKA, DANUTY OLEWNICZAK, STANISŁAWA SIEMIĘCKIEGO, HENR. CHMIELEWSKIEGO, KRYSTYNY MICHNIEWSKIEJ, RYSZARDA BIELI, KRYSTYNY GROCHAL, WŁADYSŁAWA WOŁOWCA, STEFANII KLENDAK** oraz wielu, wielu innych naszych Czytelników, których nurtują, podobnie jak i wyżej wymienionych, wątpliwości dotyczące szkolenia lotniczego.

Na zakończenie jeszcze kilka wyjaśnień:

Wielu czytelników nadsyła na adres naszej redakcji podania o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Oczywiście jest to bezcelowe. Podania te zaopatrzone we wszystkie załączniki, należy składać wyłącznie w Powiatowych lub Miejskich Zarządach ZMP.

Niektórzy czytelnicy zapytują o szkolenie lotnicze w ramach SP. Informujemy ich, że w SP nie istnieją żadne „Brygady lotnicze" (piszemy o tym powyżej).

Ponadto wielka ilość naszych czytelników błędnie rozumie termin „szkoła szybowcowa". Szkoły szybowcowe prowadzone przez Ligę Lotniczą prawie w niczym nie przypominają szkół zawodowych, podstawowych czy ogólnokształcących. Jak już pisaliśmy powyżej, nauka pilotażu w tych szkołach trwa 6 tygodni. Nie należy więc przerywać swej dotychczasowej nauki (jak to pragnie uczynić wielu naszych czytelników), lecz odbyć szkolenie w okresie wakacji. W szkołach LL nie ma wykładów z przedmiotów ogólnokształcących (za wyjątkiem niezbędnych dla szkolenia lotniczego).

Do redakcji napływa także wielka ilość listów od czytelników, którzy są jeszcze za młodzi dla odbycia praktycznego szkolenia lotniczego, lub nie mają odpowiedniego wykształcenia. Proszą oni o radę, co mają czynić, aby dostać się na szkolenie.

Jednym wyjściem jest wytrwała nauka. Koledzy ci muszą systematycznie pogłębiać zasób swych wiadomości lotniczych i ogólnych. Tylko w ten sposób będą mogli dostać się po osiągnięciu wymaganego przepisami wieku i wykształcenia, na szkolenie lotnicze. Aby nie marnować czasu, doradzamy im bezzwłocznie przystąpić do nauki na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych, które winny być prowadzone we wszystkich Kołach LL. Tym, którzy skarżą się, że nie mogą należeć do LL, bo na terenie ich szkoły czy zakładu pracy nie istnieje Koło naszej organizacji, doradzamy przystąpienie do pracy nad jego założeniem. To nic trudnego! O tym jak to uczynić, pisaliśmy w poprzednich „Pocztach lotniczych".



Czytelnikom zapytującym o to, czy można przejść kurs pilotażu silnikowego, nie mając ukończonego kursu pilotażu szybowcowego odpowiadamy, że wyjątkowo w tym roku jest to możliwe. Należy jednak śpieszyć się ze składaniem podań.

Niektórych naszych czytelników prosimy o bardziej wyraźne pismo. Dotyczy to zwłaszcza nazwisk i adresów. Pisząc wyraźnie ułatwiacie nam pracę, a tym samym szybciej otrzymacie odpowiedź.

Wszystkim wyżej wymienionym czytelnikom dziękujemy za miłe listy, innych natomiast prosimy o cierpliwość.

Aer

SPROSTOWANIE

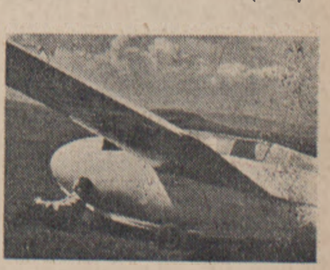
W numerze 18 SiM-u, w dziale „Latamy" (str. 282) zniekształcony został sens jednego ustępu w trzeciej szpalcie. Podajemy jego właściwe brzmienie:

„Ten sam kwietniowy numer „Skrzydlatej Polski" podaje również aktualną tabelę krajowych i międzynarodowych rekordów szybowcowych według stanu na dzień 1 kwietnia 1951 r. Tabela rekordów winna być przedyskutowana na zebraniach produkcyjnych w klubach i ośrodkach. Na podstawie tej tabeli kluby winny stworzyć własną tabelę klubowych i okręgowych rekordów, zestawiając ją w porównaniu z rekordami krajowymi. Należy w tym roku przystąpić z całą intensywnością do masowego bicia rekordów szybowcowych, zarówno klubowych, okręgowych, krajowych jak i międzynarodowych".

Również omyłkowo zapowiedzieliśmy na końcu art. „Samolot z harpunem" (ostatnia strona), że w n-rze 19 SiM-u podamy dalszy ciąg artykułu „Podglądamy lądowanie samolotu". Artykuł ten zakończony został w n-rze 18 SiM-u.

Przepraszamy Czytelników za przykre omyłki.

(red.)

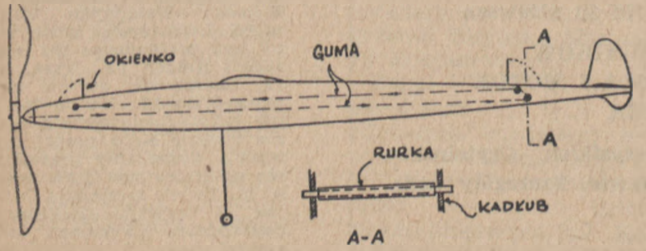


PRZEZ LOTNICZE OKULARY

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Z praktyki modelarskiej znamy wiele sposobów przedłużania pracy silnika gumowego. Stosuje się przekładnie zębate, dwukrotne złożenie gumy, czy w końcu zwiększenie długości gumy ponad odstęp między haczykami.

W wyniku wielu doświadczeń opracowano obecnie nowy sposób zwiększenia wydajności silnika gumowego, który po-



lega na umieszczeniu jednego pęka gumy o podwójnej długości. Urządzenie to nie posiada przekładni zębatych, oszczędzamy więc na ciężarze modelu.

Pomysł ten przedstawiono na rysunku schematycznym, gdzie widać usytuowanie gumy przechodzącej w tylnej części kadłuba przez dwie rolki. W przedniej części modelu jeden koniec gumy jest zamocowany do haczyka ośki śmigła, a drugi do kadłuba. Guma w czasie pracy śmigła rozkręca się na całej długości, dzięki rolkom wykonanym z gładkich rureczek, które ułożyskowane są w ściankach kadłuba.

Celem kontroli pracy gumy oraz wygodnego montażu, w górnej części kadłuba przewidziano dwa otwierane okienka.

Pomysł wykorzystania podwójnie złożonej gumy należy traktować jako pewnego rodzaju eksperyment, gdyż poszczególne części, jak rolki i zaczepy gumy wymagają dopasowania i dostosowania do konstrukcji kadłuba. Warto spróbować.

p. e.

ELIMINATKA LOTNICZA

Po raz pierwszy zamieszczamy na stronicach SiM-u rozrywkę umysłową tak zwaną elim natkę, w opracowaniu Stanisława Meusa. O ile Czytelnikom naszym spodoba się ten nowy dział, będziemy takie rozrywki zamieszczać częściej.

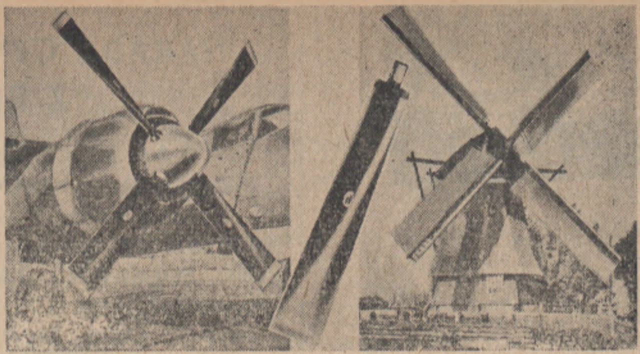
Z pionowych rzędów podanej figury skreślić litery, które tworzą wyrazy o podanym poniżej znaczeniu. Pozostałe litery, czytane rzędami poziomymi, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1. Nazwisko poległego dowódcy Pułku Myśliwskiego „Warszawa". 2. Nazwa szybowca treningowego konstrukcji A. Kocjana. 3. Część silnika. 4. Samolot polski konstrukcji powojennej. 5. Nazwisko znanego polskiego szybownika. 6. Lotniczy przyrząd nawigacyjny. 7. Nazwisko znanego radzieckiego konstruktora lotniczego. 8. Część samolotu, której nowoczesne samoloty nie posiadają. 9. Nazwa szybowca konstrukcji powojennej. 10. Jednostka, zespół w lotnictwie. 11. Ruch aparatów latających lżejszych i cięższych od powietrza. 12. Bohater lotnictwa Związku Radzieckiego, słynny z lotu nad biegunem północnym.

Za poprawne rozwiązania eliminatki nadesłane do dnia 25 maja br. redakcja przeznacza 3 nagrody w postaci książek o treści lotniczej. Spróbujmy! Najtrudniejszy jest początek.



T	L	C	S	O	B	J	T	M	E	N	C
I	S	C	T	Z	W	O	Ś	P	S	O	L
S	R	Y	K	I	I	A	L	U	U	L	D
A	O	W	Z	E	U	J	M	S	K	Ł	U
Ł	Ż	L	Y	E	S	K	P	C	R	A	Z
W	O	I	P	E	S	O	I	P	A	O	K
D	K	I	O	N	J	W	U	H	I	O	I
Y	K	N	N	T	O	E	G	R	D	E	A
K	S	O	A	T	L	L	M	A	L	U	Ł
D	A	D	Z	E	I	E	P	R	R	A	O
I	C	E	K	Y	A	M	Ł	I	A	T	S
N	T	R	I	K	W	W	O	S	A	I	W



Czy wiecie, że..

...w majowym numerze „Skrzydlatej Polski" zostanie zamieszczony dokładny opis i plan szybowca bezogonowego „Nietoperz"? Dane te z pewnością posłużą naszym modelarzom do wykonania dokładnej kopii najnowszego polskiego szybowca doświadczalnego.

*

...śmigło nowoczesnego samolotu na silnik tłokowy przybiera kształty, które przypominają łopatki wiatraka? (patrz zdjęcie u góry).

...Liga Lotnicza przygotowuje do wydania plan wycinanki — makiety samolotu „Żak — 3",

*

...wydawnictwa modelarskie Ligi Lotniczej można nabyć w każdej Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich?

*

...Liga Lotnicza w cyklu popularnych wydawnictw modelarskich wyda w roku bieżącym broszurę o projektowaniu i budowie modeli szybkościowych na uwięzi?

JUŻ WKRÓTCE!

Na półkach księgarskich znajdą nasi Czytelnicy ostatnią nowość Wydawnictwa Ligi Lotniczej — książkę **„Budowa modeli latających (Mikromodele)"**, będącą tłumaczeniem pracy radzieckiego modelarza W. Skobielcyna i omawiającą budowę dwóch modeli pokojowych — belkowego i kadłubowego.

NASZA OKŁADKA:

Piloci Ligi Lotniczej rozpoczęli sezon. W aeroklubach i ośrodkach treningowych LL piloci szybowcowi wykorzystują każdą minutę dla podniesienia poziomu swych kwalifikacji lotniczych. Na zdjęciu szybowiec w locie wleczonym za samolotem.

Foto: WAF



WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 1, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. tel. redakcji 6-21-48. Zam. 783 2-B-30802